

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

6. April 2022

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 wurden die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz eingeladen.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Gelegenheit und nimmt gerne wie folgt Stellung:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Zur Frage 1

"Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?"

Der Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinn von Anpassungen gibt kein Anlass zu Bemerkungen. Es handelt sich im weitesten Sinn um Erhaltungs-massnahmen und deren Finanzierung. Als "Ausbau im Sinn von Anpassungen" wird namentlich die Umnutzung von Pannestreifen (PUN) erwähnt. Der erläuternde Bericht lässt jedoch einzelne Fragen offen. Werden im Zug von PUN auch die Anschlüsse am Anfang beziehungsweise am Ende der PUN-Strecken ausgebaut oder handelt es sich um unabhängige Projekte?

Zur Frage 2

"Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt werden?"

Der Regierungsrat des Kantons Aargau hat im April 2018 zur damaligen Vorlage seine Stellungnahme abgegeben und folgenden Antrag gestellt:

"Das UVEK wird gebeten, in der nächsten Vorlage STEP-NS (Zahlungsrahmen 2024–2027) die Thematik der NS-Anschlüsse aufzunehmen, sowie die Kostenfolgen zur Ertüchtigung der NS-Anschlüsse (Aus- und Umbauten) aufzuzeigen. Ebenso ist darzulegen, wo die Kosten budgetiert werden".

Der erläuternde Bericht gibt keine Auskunft hierzu. Es bleibt offen, ob NS-Anschlüsse im Zug von Projekten zur Engpassbeseitigung oder in Kombination mit der Umnutzung von Pannestreifen (PUN) ertüchtigt werden.

Der Kanton Aargau hat ein hohes Interesse, seine Zubringerstrecken zu den NS-Anschlüssen – abgestimmt mit den Umsetzungszeitpunkten der Vorhaben auf der Nationalstrasse – zeitgerecht anzupassen. Dies setzt jedoch die Bekanntgabe der Umsetzungszeiträume seitens Bundesamt für Strassen (ASTRA) voraus.

Mit der Aufteilung der Vorlage in "Zahlungsrahmen 2024–2027" und "Ausbauschritt 2023" beziehungsweise mit der Zuteilung der Projekte gemäss STEP Nationalstrasse geht das Gesamtbild der Infrastrukturentwicklung Nationalstrasse, bis beispielsweise 2040, verloren. Im Kanton Aargau soll insbesondere der 6-Spur-Ausbau Aarau Ost bis Birrfeld (Realisierungshorizont 2030) auf der N1 erfolgen. Dieser sieht gemäss unserem Kenntnisstand auch die Umnutzung der Pannestreifen für den Teilabschnitt Aarau West bis Aarau Ost und Birrfeld bis Baden West vor. Der 6-Spur-Ausbau auf der N1 im Abschnitt Wiggertal–Oftringen und Oftringen bis Aarau West soll jedoch viel später erfolgen. Diese beiden Abschnitte sind keinem Realisierungshorizont zugewiesen. Der Ausbau des Abschnitts Wettingen–Dietikon ist wiederum dem Realisierungshorizont 2040 zugeordnet.

Die Zuteilung der Projekte nach STEP Nationalstrasse in verschiedene Realisierungshorizonte erfolgte durch den Bund gestützt auf umfangreiche Analysen. Im Erläuterungsbericht wird die Bewertungsmethodik sowie die berücksichtigten Indikatoren und weitere Aspekte der Beurteilung aufgeführt. Die Ergebnisse aus der Bewertung sind leider nicht im Detail dokumentiert.

Mit Blick auf die Mobilität der Zukunft wird die Nationalstrasse künftig flexiblere Betriebsformen ermöglichen müssen. Für einen Betrieb mit "Carpool Lanes", das heisst für die Bereitstellung von reservierten Fahrstreifen für Fahrzeuge mit einem hohen Besetzungsgrad, werden künftig mehrheitlich drei Fahrstreifen je Richtung benötigt. Welche Strecken der Nationalstrasse künftig diese flexiblen Betriebsformen ermöglichen werden, ist nicht bekannt.

Das ASTRA plant, projiziert und setzt zahlreiche Massnahmen des Verkehrsmanagements zur betrieblichen Stabilisierung und Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen um. Bereits umgesetzt sind beispielsweise diverse Verlängerungen der Autobahneinfahrten, um die einfahrenden Fahrzeuge besser in den Verkehrsfluss der Stammstrecken zu integrieren. Weitere Massnahmen des Verkehrsmanagements auf der Nationalstrasse wie beispielsweise Wechseltextanzeigen zur Beeinflussung des Verkehrs (Geschwindigkeitsanpassungen, Lastwagenüberholverbote usw.) werden umgesetzt.

Antrag

Das ASTRA wird gebeten, dem Kanton Aargau ein möglichst verlässliches Gesamtbild der Nationalstrasse im Kanton Aargau für die Jahre 2030 und 2040 aufzuzeigen. Welche baulichen Infrastrukturanpassungen (Ausbauten, Umnutzung Pannestreifen) und welche Verkehrsmanagementmassnahmen sind auf den jeweiligen Streckenabschnitten der N1, der N2 und der N3 zu erwarten?

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

Zur Frage 3

"Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?"

Mehrheitlich ja. Es fehlen Auskünfte über den Umgang mit den Nationalstrassenanschlüssen in Verbindung mit der Umnutzung von Pannestreifen. So soll beispielsweise zwischen den N1-Anschlüssen Aarau West und Aarau Ost im Zug des 6-Spur-Ausbaus Aarau Ost bis Birrfeld die Umnutzung der Pannestreifen erfolgen. Wir gehen davon aus, dass zeitgleich oder besser vorgängig auch der

N1-Anschluss Aarau West um- beziehungsweise ausgebaut wird. Von Interesse ist, ob ein Ausbau von Aarau West nicht unabhängig von der Umnutzung der Pannenstreifen im Abschnitt Aarau West bis Aarau Ost erfolgen könnte. Dies analog zum aktuellen Umbau des N3-Anschlusses Rheinfelden West, der in den nächsten Jahren erfolgt.

Antrag

Das ASTRA wird gebeten die Realisierungshorizonte zum Um- oder Ausbau der N1-Anschlüsse im Aargau bekannt zu geben und aufzuzeigen, ob diese unabhängig oder in Kombination mit Projekten der Engpassbeseitigung erfolgen können.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Zur Frage 4

"Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?"

Wir stellen fest, dass in der aktualisierten Fassung "STEP-Nationalstrassen" das Projekt "Birrfeld – Wettingen inklusive 4. Röhre Baregg" aus der Kategorie weitere Realisierungshorizonte ersatzlos entlassen wurde. Die Entlassung erfolgte in Abstimmung mit dem Kanton Aargau aus Gründen der Siedlungsverträglichkeit sowie des Landschafts- und Umweltschutzes.

Ob mit der Entlassung dieses Projekts die Funktionsfähigkeit der N1 im Teilabschnitt "Birrfeld – Wettingen" langfristig aufrechterhalten werden kann, ist durch das ASTRA aufzuzeigen.

Antrag

Der Nachweis der langfristigen Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse N1 im Abschnitt Birrfeld bis Dietikon ohne das Projekt "Birrfeld – Wettingen" ist durch das ASTRA darzulegen. Sind gegebenenfalls flankierende Massnahmen erforderlich, die Einfluss auf das nachgelagerte Kantonsstrassennetz haben?

Zur Frage 5

"Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten?"

Wie in der Antwort zur Frage 2 dargelegt, ergibt sich für den Kanton Aargau kein homogenes Bild über den Ausbaustand der Nationalstrasse im Aargau für das Jahr 2040. Aus kantonaler Sicht sollten die 6-Spur-Ausbauten ohne Zwischenzustand mit umgenutzten Pannenstreifen direkt vorgenommen werden. Sofern möglich, sind auch vorgezogene Um- und Ausbauten der N1-Anschlüsse zu prüfen. In den täglichen Radiomeldungen zu Stausituationen und zu Unfällen werden im Aargau regelmässig die N1-Anschlüsse Aarau West und Aarau Ost genannt. Die Meldungen sind ein Indiz für die Überlastung in den Hauptverkehrszeiten. Die Verkehrssicherheit an den N1-Anschlüssen ist nicht mehr gewährleistet.

Antrag

1.

Das Projekt zum 6-Spur-Ausbau "Aarau West – Aarau Ost" soll mindestens dem Realisierungshorizont 2040 zugeteilt werden.

2.

Sollte eine frühere Zuteilung nicht möglich sein, sind Möglichkeiten der Aus- und Umbauten für den N1-Anschluss Aarau West vor dem eigentlichen 6-Spur-Ausbau Aarau Ost bis Birrfeld zu prüfen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Alex Hürzeler
Landammann

Joana Filippi
Staatsschreiberin

Kopie

- netzplanung@astra.admin.ch



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Strassen ASTRA, Abteilung
Netze, 3003 Bern
per E-Mail an:

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

[PDF- und Wordversion]

Herisau, 29. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die im Titel genannten vier Bundesbeschlüsse im Zusammenhang mit dem Nationalstrassennetz bis zum 30. April 2022 zur Vernehmlassung.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Bemerkungen

Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat zusammen mit dem Kanton St.Gallen ab dem Jahre 1998 nach umfassender Evaluation und breitem Einbezug aller Kreise ein Gesamtprojekt erarbeitet zur Umfahrung von Herisau, der Entlastung von Gossau vom starken Güterverkehr und zur direkten Anbindung der beiden Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sowie der grössten Industriezone der Nordostschweiz an die A1 und damit ans übergeordnete Nationalstrassennetz. Das Projekt trägt den Titel "Zubringer Appenzellerland". Das Bundesamt für Strassen wurde regelmässig konsultiert und hat zur Sicherung des Trasses im Industriegebiet von Gossau Land erworben.

Mit der erstmaligen Erarbeitung des Sachplans Verkehr (vom Bundesrat genehmigt am 26. April 2006) und der Neuorganisation des Nationalen Finanzausgleichs (NFA) wurde festgelegt, dass der Ausserrhoder Hauptort Herisau und der Innerrhoder Hauptort Appenzell über den neuen Netzbeschluss (NEB) ans Nationalstrassennetz angebunden werden und dass per 1. Januar 2008 der Bund für die Nationalstrassen zuständig wird. Das Projekt Zubringer Appenzellerland ist im Sachplan 2006 unter dem Titel Städtenetz und der Nummer 10–13 als Vorhaben im Grundnetz aufgeführt.



Dass sich die Finanzierung des NEB politisch in die Länge zog und erst am 12. Februar 2017 mit der Zustimmung des Stimmvolks zum Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF gelang, ist nicht das Verschulden des Kantons Appenzell Ausserrhoden. Der Kanton musste jedoch mit der Überarbeitung des Sachplans Verkehr Teil Programm im Rahmen der Anhörung der Kantone nach Art. 19 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) im Herbst 2020 feststellen, dass der Bund das Projekt Zubringer Appenzellerland ohne Vorankündigung und ohne stichhaltige Begründung aus der Planung gestrichen hat. Das Projekt war im ganzen Dokument nirgends erwähnt. Das war ein erster Affront gegenüber den Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden.

Erst aufgrund der Forderung des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden, dass im Handlungsraum Nordostschweiz unter "Strasse: Netzbelastung und Vorhaben des Bundes" zwingend zu erwähnen sei, dass der Bund mit dem NEB eine Reihe von strategischen Projekten von den Kantonen übernommen hat und diese im Rahmen des STEP zu priorisieren und einem Ausbauschritt zuzuweisen hat, wurde u.a. der Zubringer Appenzellerland in der am 20. Oktober 2021 genehmigten Version des Sachplans Verkehr, Teil Programm, erwähnt.

Und jetzt folgt mit dem STEP 2022 der zweite Affront gegenüber beiden Appenzeller Kantonen, indem der Bundesrat nur ein halbes Jahr nach der Genehmigung des Sachplans Verkehr ohne Bezug zu seinen Konzepten, Sachplänen und Handlungen der vergangenen 20 Jahre entscheidet, sich bei substantiellen Investitionen ins Strassennetz aus den Randregionen der Schweiz zurückzuziehen.

Der Regierungsrat fordert den Bundesrat mit Nachdruck auf, das STEP 2022 zu überarbeiten unter der Vorgabe von Art. 1 Abs. 2 Bst. c des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700), wonach er mit den Kantonen und Gemeinden zusammen das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern und auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken habe.

Beantwortung des Fragekatalogs

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

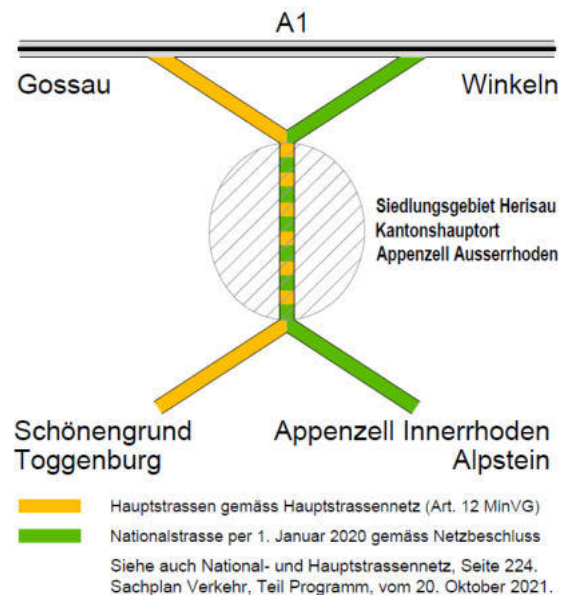
1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden:

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das STEP Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von ausserordentlich hoher Bedeutung für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In eher ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu.

Der "Flaschenhals" Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen (Nationalstrasse und Hauptstrasse) am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung "quälen" und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist

nicht einfach ein lokales Verkehrsproblem mit "im nationalen Vergleich geringem Problemdruck". Die Netzzuteilung hat der Bundesrat mit dem Sachplan Verkehr 2006 selber vorgenommen. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes widerspricht fundamental den eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs und ist nicht nachvollziehbar.



Grafik der Strassenklassierung gemäss National- und Hauptstrassennetz, Quelle Sachplan Verkehr, Teil Programm vom 20. Oktober 2021

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Raumkonzept Schweiz, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden.

Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet.

Der Regierungsrat ist nicht bereit, diese Zurückstufung hinzunehmen. Er anerkennt dabei sehr wohl, dass in der STEP-Fortschreibung die 16 Erweiterungsprojekte, die die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben, über ein zweistufiges Beurteilungsverfahren nach einheitlicher Methodik EBeN geprüft wurden. Aber die Anstrengungen des Bundes und der von ihm beauftragten Drittplaner zur Überprüfung sind nicht in allen Belangen vertrauenswürdig. Wenn Abklärungen zu erfolgter Partizipation und Mitwirkungsprozessen über Google-Recherchen getätigt werden, dann ist das störend und das Resultat ist erst noch falsch. Die Partizipation zum Zubringer Appenzellerland war vorbildlich, fand indes in den Jahren 1998 –2005 statt, also vor der Zeit, in der viele Informationen im Internet gefunden werden können.



Der demokratisch viel breiter abgestützte Art. 1 RPG besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Regierungsrat hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja, die grosse zeitliche Verzögerung der Inkraftsetzung des NEB von insgesamt 12 Jahren (2008–2020) muss erwähnt werden. Sie ist ein Grund für die Differenzen zwischen Kanton und Bund in der Beurteilung der Projekte, indem sich der Bund einzig auf den jetzt gültigen Sachplan Verkehr abstützt, der erst 3 Monate vor dem Start der vorliegenden Vernehmlassung genehmigt wurde und keinen Bezug zur Vorgängerversion macht.

Der Sachplan Verkehr 2021 ist keine direkte Fortschreibung des Sachplans 2006. Er setzt gegenüber 2006 neue Akzente in Bezug auf die Ziele und die Erschliessungsqualitäten. Das dargelegte Zielbild zu „Mobilität und Raum 2050“ wird durch Entwicklungsstrategien präzisiert und für verbindlich erklärt. Damit soll die vom Bund gewünschte Entwicklung gezielt gefördert werden. Aus Sicht des Kantons Appenzell Ausserrhoden bergen diese bundesseitigen Entwicklungsstrategien auch Gefahren für die Kantone. Die Kantone als tragende Pfeiler des Staatswesens, unter anderem zuständig für die Umsetzung der Raumplanung und die Entwicklung der kantonalen Strassennetze, werden als handelnde Akteure je länger je mehr eingeschränkt. Kleine, eher ländliche und periphere Kantone werden in diesen Planungen laufend marginalisiert. Sie werden als intermediäre Siedlungsräume und ländliche Räume qualifiziert und sollen mit einer allenfalls moderaten (oder besser stagnierenden) Bevölkerungsentwicklung vorliebnehmen. Die bessere Erschliessung ihrer Kantonsgebiete ist kein direktes Ziel, die Erschliessung des Handlungsraums und des Agglomerationskerns muss genügen. Die Funktionalität der Agglomerationen wird viel höher gewichtet als die Funktionalität der Kantone. Wie die betroffenen kleineren Kantone mit diesen Perspektiven ihr volkswirtschaftliches Vorankommen sichern sollen, wird bei den Kernherausforderungen ausgeblendet.

Es zeigt sich jetzt im STEP 2022 klar, dass der Sachplan Verkehr als Rechtfertigung dient, dass sich der Bund in peripheren Regionen mit Investitionen zurückhalten möchte. Aber die Raumordnung der Kantone ist nicht Bundesaufgabe, die gewünschte räumliche Entwicklung muss mit hoher Autonomie durch die Kantone erbracht werden und darf nicht via Sachplan und STEP dergestalt ausgehebelt werden, dass der Bundesrat bestimmt, wo und welche Siedlungsentwicklung erwünscht ist. Diese Problematik hängt auch mit der Verbindlichkeit des Raumkonzepts Schweiz zusammen. Das Raumkonzept Schweiz ist eine Orientierungshilfe des Bundes und darf nicht dazu führen, dass alle nachfolgenden politischen Entscheidungen daran gebunden werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering" ist eine Geringschätzung der Bevölkerung beider Appenzeller Kantone. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärm- und Schadstoffimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.



Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss RPG in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Aus Sicht des Regierungsrates sollten deshalb NEB-Strecken-Projekte einer gegenüber den "normalen" Nationalstrassenprojekten angepassten Bewertung mit angepassten Schwerpunkten unterzogen werden. Schliesslich zahlt die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es am Beispiel der beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: Die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter. Zudem ist ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung in gewissen Randregionen von keiner Seite und in keinem Programm vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der bestehenden Nationalstrasseninfrastruktur im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar. Der Regierungsrat erachtet es als wichtig und richtig, dass für Ausbauten im Sinne von Anpassungen ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit kleinere Verbesserungsmöglichkeiten pragmatisch an die Hand genommen und umgesetzt werden können.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den Regierungsrat ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken, also ohne den Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) im Thurgau. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit auch in den Randregionen und Berggebieten eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt für die betroffenen Kantone eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.



Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022–2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptabel und würde von den Bürgerinnen und Bürgern nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Der Regierungsrat beurteilt die Aufnahme in den Ausbauschritt 2023 der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergertunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St.Gallen als richtig und wichtig. Die Zuteilung würdigt die Arbeiten zwischen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Kanton St.Gallen, dem Kanton Appenzell Ausserrhoden, dem Kanton Appenzell Innerrhoden, der Stadt St.Gallen und der Gemeinde Teufen. Das Vorhaben entspricht gemäss der Einschätzung der gesamten Ostschweiz nach wie vor einem unbestrittenen Ausbaubedarf und wird dementsprechend auch von breiten Kreisen mitgetragen. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten leitet sich aus dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen ab. Der Regierungsrat erachtet es als unerlässlich, dass genügend Mittel für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten eingestellt werden und geht davon aus, dass die eingestellten 300 Mio. Franken so bemessen wurden, dass die in Diskussion stehenden Vorhaben ausreichend beplant werden können.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Regierungsrat nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer Aufnahme weiterer Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund ja anerkannt.

Der Regierungsrat bedauert es ausdrücklich, dass die bisher getätigten Anstrengungen für den Zubringer Appenzellerland und die BTS vom Bund nicht angemessen gewürdigt wurden. Ohne Zubringer Appenzellerland entstehen nebst den bereits aufgeführten Anliegen auch für den Kanton St.Gallen insbesondere im Raum der Industrie Gossau grosse Herausforderungen. Ohne den vorgeschlagenen zusätzlichen Anschluss kann eine Entlastung vom Zentrumsverkehr in Gossau nicht erreicht werden. Auch der bestehende Anschluss Winkeln verbleibt an der Kapazitätsgrenze und behindert ein weiteres Wachstum im Raum St.Gallen-West / Gossau-Ost. Ohne einen zusätzlichen Zubringer von der A1 in die Industrie Gossau wird auch ein Güterverkehrsterminal (Logistikhub gemäss Sachplan Verkehr) in diesem Raum nicht erstellt werden können.

Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können ohne weiteres innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen. Es darf nicht sein, dass es aufgrund dieser Überprüfung zu einer wesentlichen Verzögerung bei der Behebung der Problemstellen kommt.

Der Regierungsrat erwartet daher in Übereinstimmung mit der Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK), dass die Vorlage vor der Botschaft an das Parlament dahingehend überarbeitet wird, dass die oben aufgeführten Ostschweizer Vorhaben einem konkreten Realisierungshorizont (möglichst dem Realisierungshorizont 2030) zugeteilt werden und diese dann in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt werden.



Im Zusammenhang mit denjenigen Ostschweizer Projekten, für die der Bund keine Weiterbearbeitung vorsieht (Thayngen–Herblingen, Umfahrung Mulegns, Umfahrung Cunter/Savognin), ist es für die Ostschweizer Kantone elementar, dass die Aussage im erläuternden Bericht (Kapitel 2.3.5): "Die Vorhaben werden nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen, und es sind auch keine weiteren Planungen vorgesehen" nicht bedeutet, dass auch im Rahmen der Unterhaltsplanungen auf diesen Strecken gänzlich auf Problemlösungen verzichtet wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Regierungsrat bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und insbesondere für die Berücksichtigung des Projekts "3. Röhre Rosenbergstunnel inkl. Zubringer Güterbahnhof" im Ausbauschnitt 2023. Aber die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, nur weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen seit mehr als 20 Jahren für eine baldige Verbesserung. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Dr. iur. Roger Nobs, Ratschreiber

Kopie: an Standeskommission des Kantons Appenzell Innerrhoden
Regierung des Kantons Thurgau
Regierung des Kantons St. Gallen



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 22. April 2022

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschnitt 2023, Verpflichtungskredit und Anpassung Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft und nimmt dazu Stellung:

Der Kanton Appenzell I.Rh. lehnt die Vorlage in dieser Form mit aller Vehemenz ab. Er verlangt zusammen mit den anderen Ostschweizer Kantonen, dass das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP Nationalstrassen) vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Vorhaben wie der Zubringer Appenzellerland mit der Umfahrung Herisau oder die Bodensee-Thürthalstrasse (BTS) müssen in das STEP aufgenommen und einem zeitnahen Realisierungshorizont (2030) zugeteilt werden.

In Kapitel 1.1.1 halten Sie fest, dass die Nationalstrassen gewährleisten sollen, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Dieses hehre Ziel, auf dessen Erreichung die beiden Kantone Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. seit Jahrzehnten warten, verfehlen Sie mit Ihrer Vorlage erneut deutlich, weil ein sicherer, direkter Anschluss St.Gallen-West-Gossau Ost mit der NEB-Strecke N25 an die Nationalstrasse N1 nicht Aufnahme in das STEP gefunden hat. Der Hauptort des Kantons Appenzell I.Rh. ist nach wie vor ungenügend an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Die Lösung der vorhandenen Verkehrs- und Sicherheitsprobleme entlang der Nationalstrasse N25 zwischen St.Gallen-Winkeln und Appenzell wird auf unbestimmte Zeit verschoben, und die gravierenden verkehrstechnischen Engpässe in den beiden Kantonen Appenzell A.Rh. und Appenzell I.Rh. bleiben bestehen. Die nicht mehr tragbare Verkehrsbelastung in Herisau verlangt zwingend eine rasche Umsetzung des Autobahnzubringers Appenzellerland.

Auch eine von den Kantonen Appenzell A.Rh. und St.Gallen in Auftrag gegebene Studie belegt, dass die volkswirtschaftlichen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Zubrin-

gers Appenzellerland ausgewiesen sind. Für den Wohn- und Wirtschaftsstandort Appenzell I.Rh. sowie für den Kanton Appenzell A.Rh. ist dieser Anschluss von essentieller Bedeutung.

Der Kanton Appenzell I.Rh. stellt fest, dass die bisher getätigten Anstrengungen für den Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) vom Bund nicht gemäss den berechtigten Erwartungen gewürdigt wurden.

Ohne den Zubringer Appenzellerland entstehen für den Kanton St.Gallen, insbesondere im Raum der Industrie Gossau, grosse Herausforderungen. Ohne den zusätzlichen Anschluss kann in Gossau keine Entlastung vom Zentrumsverkehr erreicht werden. Auch der bestehende Anschluss Winkeln verbleibt an der Kapazitätsgrenze und behindert eine weitere Entwicklung im Industriegebiet St.Gallen-West/Gossau-Ost. Ohne einen zusätzlichen Zubringer von der A1 in das Industriegebiet Gossau wird auch ein Güterverkehrsterminal in diesem Raum nicht erstellt werden können.

Die Kantone St.Gallen und Appenzell A.Rh. haben ihre Hausaufgaben gemacht. Es liegt ein Projekt vor, und der dafür erforderliche Korridor ist in den kantonalen Richtplänen und im Gelände gesichert.

In den Siedlungszentren im Einzugsbereich des Zubringers Appenzellerland kann das Verkehrsaufkommen schon heute nicht mehr ordentlich abgewickelt werden. Die Verkehrsmengen sind schon länger deutlich zu hoch. Innenentwicklungsprojekte von St.Gallen-Winkeln und Gossau können kaum mehr realisiert werden. Die Verkehrsbelastungen auf der NEB-Strecke N25 sind nicht mehr siedlungsverträglich. Dies führt zu einem erhöhten Unfallgeschehen mit einem entsprechend grossen volkswirtschaftlichen Schaden. Die Lärm- und Luftemissionen werden in den Siedlungsgebieten weiterhin zunehmen. Eine siedlungsverträgliche Abwicklung des heutigen Verkehrsaufkommens wird auf Jahrzehnte verunmöglicht. Diese Situation kann und darf nicht länger hingenommen werden und ist zwingend zu lösen.

Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität des Kantons Appenzell I.Rh. von zentraler Bedeutung. Die verkehrstechnischen Probleme und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit in der Region werden durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz ohnehin schon akzentuiert. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten noch eine adäquate Teilhabe unseres Kantons an der wirtschaftlichen Entwicklung gewährleistet werden.

Verschiedene Teilabschnitte der N25 sind in einem sanierungsbedürftigen Zustand, insbesondere die Kurvenbereiche. Mehrere talseitige Stützkonstruktionen haben zudem das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Die betroffenen Kantone befürchten, dass die dringend erforderlichen Sanierungsmassnahmen auf unbestimmte Zeit verschoben werden, weil die NEB-Strecke N25 im STEP gänzlich fehlt.

Das Landesbauamt ist bereits seit 2019 an der Planung eines bergseitigen Geh- und Radwegs entlang des gesamten Abschnitts der N25 auf dem Gebiet des Kantons Appenzell I.Rh. Eine Aufnahme des Zubringers Appenzellerland in das STEP erscheint uns auch aus dieser Sicht wichtig, da der Bund gestützt auf das neue Veloweggesetz voraussichtlich ab dem 1. Januar 2023 für die Projektierung und Realisierung des Geh- und Radwegs zuständig wird. Gleichzeitig mit dem Bau des Geh- und Radwegs sollte auch die Fahrbahn für den motorisierten Verkehr optimiert und in Teilbereichen erneuert werden. Mit einer abschnittweisen Sanierung der NEB-Strecke N25 unter gleichzeitigem Bau eines Geh- und Radwegs könnten zudem viele der bestehenden gravierenden Sicherheitsprobleme gelöst werden.

Die Kernregion Ostschweiz ist in den letzten Jahrzehnten bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassen-Verkehrsinfrastruktur unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade Fr. 960 Mio. von insgesamt Fr. 36 Mia. in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Das sind lediglich 2.7%. Gemessen am Volumen pro Kopf nimmt die Ostschweiz damit klar den letzten Platz unter den Regionen ein.

Der Kanton Appenzell I.Rh. erwartet, gleich wie die Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK), dass die Vorlage vor der Überweisung an das Parlament gründlich überarbeitet wird. Die Ostschweizer Vorhaben und insbesondere der Zubringer Appenzellerland sind zwingend einem konkreten Realisierungshorizont zuzuteilen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Zur Kenntnis an:

- Bau- und Umweltdepartement Appenzell I.Rh., Gaiserstrasse 8, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

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

netzplanung@astra.admin.ch

Liestal, 26. April 2022

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie uns zur Vernehmlassung betreffend die oben genannten Geschäfte eingeladen.

Der vorliegende STEP ist gerade auch aus Sicht des Baselbiets von enormer Bedeutung: eines der grössten Projekte in der Geschichte des ASTRA – der Rheintunnel – soll nun (endlich!) realisiert werden! Mit grosser Freude nehmen wir somit diese Vorlage zur Kenntnis und äussern uns wie folgt – wunschgemäss anhand Ihrer Fragen gegliedert:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Wir begrüssen es, dass wiederum ein Gesamtpaket von substanziellem Umfang vorgesehen ist. Damit die Nationalstrassen ihre wichtige Funktion im Gesamtverkehrssystem weiterhin übernehmen können, erscheint es uns notwendig, dass die Massnahmen, wie sie in den Ausbauschritten, insbesondere im Ausbauschritt 2023, vorgesehen sind, realisiert werden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Wir sehen keine grundsätzlichen Themen, welche generell zu wenig berücksichtigt wurden. Hingegen sehen wir bezüglich des STEP einige konkrete Aspekte, welche zu ergänzen wären. Siehe dazu unsere Ausführungen zu Fragen 4 und 5.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja, der Umfang ist grundsätzlich nachvollziehbar. Wir machen darauf aufmerksam, dass in unserem Kanton an einigen Orten konkreter Handlungsbedarf besteht, so beispielsweise auf der A22 bezüglich Sanierung im Raum Liestal sowie bezüglich Lärmschutz im Raum Lausen. Wir gehen

davon aus, dass derartige Erfordernisse im Zahlungsrahmen einkalkuliert sind und unterstützen dies.

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, das ist aus unserer Sicht nicht der Fall. Wir beantragen, die A22 in das strategische Entwicklungsprogramm aufzunehmen. In Abb. 1 des erläuternden Berichts wird praktisch auf der gesamten Länge ein Engpass der Stufe III aufgezeigt. Uns ist bewusst, dass hier noch keine konkreten Projekte vorliegen, um Abhilfe zu schaffen. Die entsprechende Lösungssuche muss daher umgehend an die Hand genommen werden. Insbesondere im Raum Liestal ist auch die Umfeldverträglichkeit der Strasse als problematisch einzuschätzen. Im Zuge der Untersuchungen sollen daher Lösungen wie z. B. auch eine Verlegung der A22 in einen Tunnel vertieft geprüft werden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir begrüssen es sehr, dass der **Rheintunnel** im Ausbauschnitt 2023 enthalten ist. Wie der Bundesrat erachten wir auch die Zuteilung des Abschnitts **Hagnau – Augst** zum Realisierungshorizont 2030 als zwingend. Beide Vorhaben sind für das gesamte System des Strassennetzes der Agglomeration Basel von zentraler Bedeutung. Gern werden wir uns daher weiterhin gemeinsam mit Ihnen für die Projekte einsetzen und sind überzeugt, dass wir mit Ihnen auch für die aktuellen Herausforderungen im Bereich Materiallogistik bzw. Einbettung ins Umfeld gute Lösungen finden werden.

Wir begrüssen es des Weiteren sehr, dass der Bund den Problemdruck auf der **Achse Delémont – Basel** anerkennt und bereit ist, mittels der Korridorstudie Lösungen zu erarbeiten. Es ist uns ein Anliegen, dass diese Arbeiten zügig vorangetrieben werden, so dass allfällige Massnahmen möglichst zeitnah weiter konkretisiert und umgesetzt werden können. Möglicherweise ergeben sich erste punktuelle Handlungsmöglichkeiten bereits im Rahmen des «Ausbaus im Sinne von Anpassungen». Grössere Massnahmen sollten dann mit der nächsten Aktualisierungsrunde des STEP in selbiges aufgenommen werden. Gern unterstützen wir die Studie mit unseren Kenntnissen. Es ist uns ein Anliegen, dass eine entsprechende starke Projektorganisation aufgebaut wird, in welche wir uns einbringen können.

Ein besonderes Augenmerk ist auf den Engpass Angenstein zu richten. Die raschestmögliche Beseitigung dieses Engpasses (und Unfallschwerpunktes) ist zentral. Der Kanton Basel-Landschaft ist bereit, den Bund in dieser Angelegenheit umfassend zu unterstützen und jederzeit bei Bedarf und zur Beschleunigung auch Vorleistungen zu erbringen.

Darüber hinaus möchten wir darauf hinweisen, dass bereits heute der Abschnitt Basel – Aesch in den Spitzenzeiten überlastet ist, z. B. beim Anschluss Reinach; es ist zu erwarten, dass sich die Situation verschärfen wird. Die Stausituation in diesem Abschnitt soll ebenfalls analysiert und Lösungen sollen erarbeitet werden. Allenfalls sind aufwendige Massnahmen nötig, wie z. B. eine Aufweitung des Tunnels Reinach für eine Verlängerung von Verflechtungsstrecken etc. Wir unterstützen es daher sehr, dass in die Korridorstudie die gesamte Strecke zwischen Delémont und Basel einbezogen werden soll.

Wir gehen davon aus, dass die Mittel für die Korridorstudie und allfällige anschliessende Vertiefungen grundsätzlich im Verpflichtungskredit «für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten und den damit zusammenhängenden Landerwerb» einkalkuliert sind und bitten darum, sie aufgrund des vorstehend, auch unter Frage 4, Geschilderten nötigenfalls zu erhöhen.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir begrüssen es sehr, dass Sie im erläuternden Bericht jeweils auch eine gesamtverkehrliche Einordnung vornehmen – unter anderem mit den Abschnitten «Geplante Massnahmen im Agglomerationsverkehr und vorgesehene Ausbauten im Schienenverkehr». Der Abschnitt zum Raum Basel (S. 119 f.) gibt allerdings einige Zusammenhänge nicht ganz korrekt wieder, weshalb wir uns erlauben, Ihnen einen Anpassungsvorschlag zu unterbreiten:

Die Agglomeration Basel beabsichtigt, das S-Bahn- und Tramangebot weiterzuentwickeln und auszubauen. Ende 2025 wird der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel – Liestal eingeführt. Die wichtigsten Infrastrukturen dafür sind die Leistungssteigerung Basel SBB, die Entflechtung Basel – Muttenz und das Wendegleis Liestal. Der Vierspurausbau Liestal erhöht zudem die Fahrplanstabilität. Ebenfalls Ende 2025 soll der Fernverkehr-Halbstundentakt Basel – Biel mit Direktzügen nach Lausanne bzw. Genève eingeführt werden. Voraussetzung dafür ist der Doppelspurausbau Duggingen – Grellingen. Bis ca. 2030 ist der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel – Aesch vorgesehen. Mit der Bahnanbindung EuroAirport werden ab ca. 2028 sechs Züge pro Stunde zwischen dem EuroAirport und Basel verkehren, halbstündlich in Richtung Liestal und Laufen durchgebunden. Zudem sind dichtere S-Bahn-Takte zwischen dem Badischen Bahnhof und Lörrach sowie Waldshut geplant. Alle diese Massnahmen sind in den Bahnausbausritten 2025 und 2035 enthalten.

Das Zielangebot der trinationalen S-Bahn sieht direkte, durchgehende Verbindungen zwischen den heute noch getrennten Linienästen vor. Dazu ist das Herzstück Basel eine wichtige infrastrukturelle Voraussetzung, welches den Bahnhof Basel SBB mit dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof St. Johann verbindet. Weiter sollen mehrere neue Tramstrecken einerseits die bestehenden innerstädtischen Tramstrecken entlasten und andererseits die Entwicklungsschwerpunkte in und um Basel besser erschliessen. Auch die Infrastruktur für den Velo- und Fussverkehr wird gezielt ausgebaut.

Insgesamt ist von den bis 2035 geplanten Massnahmen für den ÖV eine geringfügige Entlastung der Nationalstrassen im Raum Basel zu erwarten. Für die Beseitigung des erwarteten grossen Engpasses wird diese bei Weitem nicht ausreichen.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und danken Ihnen nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Die gemachten Anmerkungen sollen nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir seitens des Baselbiets sehr erfreut über das Gesamtpaket sind. Zusammen, also der Bund und die Kantone, können wir die aufgelisteten Projekte zur Realisierung bringen. Wir freuen uns auf die nächsten Schritte.

Hochachtungsvoll



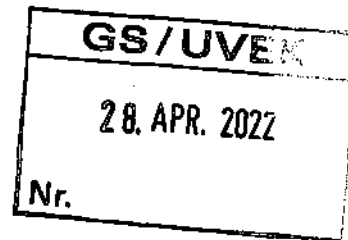
Thomas Weber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Kopie an:

- Geschäftsstelle der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK, Haus der Kantone, Speichergasse 6, Postfach, 3001 Bern (info@bpuk.ch)
- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Entfelderstrasse 22, 5001 Aarau (bvu@ag.ch)
- Kanton Basel-Stadt, Bau- und Verkehrsdepartement, Münsterplatz 11, 4001 Basel (bvd-info@bs.ch)
- République et Canton du Jura, Département de l'environnement, 2, rue des Moulins, 2800 Delémont (secr.den@jura.ch)
- Kanton Solothurn, Bau- und Justizdepartement, Rötihof, Werkhofstrasse 65, 4509 Solothurn (kanzlei@bd.so.ch)
- Geschäftsstelle Agglo Basel, Emma Herwegh-Platz 2a, 4410 Liestal (info@agglobasel.org)



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation –
UVEK
Frau Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Basel, 26. April 2022

Präsidialnummer: P220121

Regierungsratsbeschluss vom 26. April 2022

Vernehmlassung zur Revision Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027, zum Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur oben genannten Revision zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und lassen Ihnen gerne unsere Anträge und Bemerkungen zukommen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt die rubrizierte Vorlage des Bundesrates. Zu den einzelnen Punkten gestatten wir uns unter Ziff. 2 Antworten zum Fragenkatalog (unten) unsere Bemerkungen und Anträge aufzuführen.

Einleitende Bemerkungen

Der Bundesrat hat schon in früheren Vernehmlassungen betreffend die Nationalstrassen erkannt, dass die Mobilität in der Schweiz jedes Jahr zunimmt.

Eine strategisch geplante Entwicklung des Nationalstrassennetzes bietet die Möglichkeit, Umweltbelastungen dank der zeitgemäss geplanten Infrastruktur zu reduzieren.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Die Vorlage wird daher von uns grundsätzlich begrüsst.

Der Bundesrat möchte den eidgenössischen Räten mit der Vorlage vier Beschlüsse unterbreiten:

- einen **Zahlungsrahmen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau 2024 - 2027** (Ausbau im Sinne von Anpassungen, z. B. Lärmschutzmassnahmen) in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken (gut 2 Milliarden pro Jahr);

- den **Ausbauschritt 2023** für die Finalisierung der generellen Projekte: Wankdorf – Schön-
bühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergtunnel (inkl. Spange Güterbahnhof),
Rheintunnel Basel, 2. Röhre Fäsenstaubtunnel;
- den **Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und
für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten** in der Höhe von 4.345 Milli-
arden Franken;
- den **Ersatz** des Projektes Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz 3 durch das Projekt Zü-
rich (Hardturmsportplatz) – Zürich (Pfungstweidstrasse) sowie die **Ersatzlose Streichung**
des Projektes Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon).

Diese Verteilung der Vorlage mit diversen eingeführten Kriterien führt nach wie vor zu einer ge-
wissen Komplexität. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Bundesrat bis 2030
auf dem Nationalstrassennetz Erweiterungsprojekte im Umfang von rund 17,503 Milliarden Fran-
ken (exkl. MWST, exkl. Teuerung) in Angriff nehmen will.

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt begrüßen wir die Aufnahme für die Region wichtiger Projekte
sehr. Insbesondere die Aufnahme des Projektes Rheintunnel Basel in den Ausbauschritt 2023 so-
wie die Weiterentwicklung des Projektes Hagnau – Augst im ersten Realisierungshorizont (2030)
sind für unseren Kanton zentral.

Aus Sicht unserer trinationalen Agglomeration nehmen wir zur Kenntnis, dass die Nachbarländer
nicht auf der Adressatenliste der Vernehmlassung stehen. Die grundsätzlichen planerischen
Überlegungen zum Nationalstrassennetz müssen unseres Erachtens insbesondere bei Projekten
in Grenznähe über die Staatsgrenzen hinaus abgestimmt werden, um das Verkehrssystem
zweckmässig weiterentwickeln zu können. Mit Ihrem Agglomerationsprogramm bringt die Agglo-
meration Basel dies (wie im Übrigen auch vom Bund gefordert) deutlich zum Ausdruck.

2. Antworten zum Fragenkatalog

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

2.1 Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja.

Wir begrüßen es, dass der Bund die gezielte Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes vo-
rantreibt und die Freigabe der entsprechenden Mittel anstrebt. Insbesondere begrüßen wir die
Darlegungen zur Langfristperspektive der Nationalstrassen und zu den formulierten Zielsetzun-
gen. Besonders wichtig erscheint uns die Sicherstellung der Unterhaltsfähigkeit respektive der
dazu nötigen Netzredundanzen, um die Verfügbarkeit der Nationalstrassen jederzeit zu gewähr-
leisten.

2.2 Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja.

In Kapitel 2.3.4.2 des Erläuternden Berichts gibt der Bundesrat an, dass «Sowohl der geplante
Ausbau der Bahninfrastruktur als auch die vorgesehenen Massnahmen in den Agglomerationen
... in die Erarbeitung des STEP Nationalstrassen einbezogen wurden (vergleiche Anhang 7)». Im
Anhang 7 wird an verschiedenen Stellen festgehalten: «Insgesamt lässt die Umsetzung der vor-
gesehenen Massnahmen eine Veränderung des Modalsplits und damit eine gewisse Entlastung
der Nationalstrassen erwarten. Diese wird aber bei weitem nicht ausreichen, um die Kapazitäts-
probleme auf dem Nationalstrassennetz lösen zu können».

Antrag 1. Wie in der Vorlage 2018 wünscht der Regierungsrat, dass der Bund die Problematik der verbesserungsfähigen Auslastung im MIV aktiv angeht und fordert für die nächste Vorlage STEP Strasse eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Thema. Die Fahrzeugauslastung muss aus Platz-, Umwelt-, Effizienz- und Lärmgründen unbedingt erhöht werden.

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

2.3 Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja.

Der Regierungsrat begrüsst, dass eine Unterscheidung in Mittel „Ausbau bestehendes Netz“ und Mittel „Ausbau NEB-Strecken“ nur noch innerhalb einer Tabelle erwähnt wird, die Mittel jedoch nach einheitlichen Kriterien zugeteilt werden.

Ebenfalls begrüsst der Regierungsrat ausdrücklich, dass das UVEK bei beschränkten finanziellen Mitteln dem Betrieb und Unterhalt stets Priorität vor dem Neubau einräumen will.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

2.4 Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja.

Wir begrüssen sehr, dass der Bundesrat die folgenden beiden Beschlüsse gefasst hat:

- Aufnahme des Projektes Rheintunnel Basel in den Ausbauschnitt 2023
- Aufnahme der Weiterentwicklung des Projektes Hagnau – Augst in den ersten Realisierungshorizont (2030)

Gemäss den Darlegungen im Erläuterungsbericht fallen punktuelle kapazitätssteigernde Massnahmen wie Ausbauten von Anschlussknoten weiterhin nicht in den Zahlungsrahmen für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen, weil sie kapazitätssteigernd sind. Sie werden jedoch künftig an Bedeutung gewinnen. Für solche Massnahmen müssen Mittel verfügbar sein, ohne einen Vorlauf von ca. vier Jahren zum nächsten Ausbauschnitt abzuwarten.

Antrag 2: Für punktuelle kapazitätssteigernde Vorhaben (Grössenordnung in der Regel etwa einstellige Millionenbeträge) soll ein summarischer Finanzierungsposten aufgenommen werden.

Wir begrüssen es des Weiteren sehr, dass der Bund den Problemdruck auf der Achse Delémont – Basel anerkennt und wie dies von unseren Nachbarkantonen Basel-Landschaft und Jura beantragt wurde, bereit ist, mittels der Korridorstudie Lösungen zu erarbeiten, bei der unseres Erachtens zwingend auch die raumwirksamen Aspekte wie der Natur- und Landschaftsschutz einzubeziehen sind. Es ist uns ein Anliegen, dass diese Arbeiten zügig vorangetrieben werden, so dass allfällige Massnahmen möglichst zeitnah weiter konkretisiert und umgesetzt werden können.

Möglicherweise ergeben sich erste punktuelle Handlungsmöglichkeiten bereits im Rahmen des «Ausbau im Sinne von Anpassungen». Die Massnahmen sollten dann mit der nächsten Aktualisierungsrunde des STEP in selbiges aufgenommen werden. Gern unterstützen wir die Studie mit unseren Kenntnissen. Es ist uns ein Anliegen, dass eine starke Projektorganisation aufgebaut wird, in die wir uns seitens Basel-Stadt einbringen können.

2.5 Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die im Erläuterungsbericht enthaltenen Simulationen und Prognosen zur Reservenentwicklung NAF enden mit dem Jahre 2027. Es ist deshalb nicht beurteilbar, ob alle Projekte im Realisierungshorizont 2030 wirklich finanzierbar sind.

Weitere Bemerkungen

2.6 Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Regierungsrat Basel-Stadt hat keine weiteren Bemerkungen zu dieser Vernehmlassung.

Wir danken nochmals für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten um wohlwollende Prüfung und Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Kopie an

- Regierungen der Kantone AG, BL, JU und SO
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz BPUK
- Geschäftsstelle Agglo Basel



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Bundesamt für Strassen ASTRA

per E-Mail als PDF- und Worddatei an:
netzplanung@astra.admin.ch

RRB Nr.: 317/2022 30. März 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

**Vernehmlassung des Bundes: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbau 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Kanton Bern dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

1. Grundsätzliches

Der Regierungsrat ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden und erachtet diese grundsätzlich als ausgewogen. Betrieb, Unterhalt und der gezielte Ausbau der Nationalstrassen sind auch im Kanton Bern von grosser Bedeutung für die Sicherstellung der Funktionalität eines leistungsfähigen Verkehrssystems.

Die Anerkennung der übergeordneten Bundesstrategien wie des Sachplans Verkehr, Teil Programm, der Klimastrategie, der Biodiversitätsstrategie und der Bodenstrategie als verbindliche Planungsgrundlagen wird vom Kanton Bern explizit unterstützt. Dies ermöglicht eine abgestimmte, zukunftsweisende und umweltfreundliche Weiterentwicklung der Nationalstrassen.

Der Regierungsrat begrüsst die Priorisierung von Vorhaben in den Bereichen Betrieb, Unterhalt und Anpassungen der bestehenden Infrastrukturen. Aus einer Gesamtperspektive gilt es die Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Verträglichkeit in Bezug auf die Lärmbelastung und andere Emissionen sowie die Trennwirkung zu gewährleisten. Folglich begrüsst der Kanton Bern die konsequente Weiterführung der Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zum Schutz der Umwelt, die Harmonisierung und die Modernisierung der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen sowie Massnahmen zur besseren Nutzung der bestehenden Kapazitäten (z.B. weitere Verkehrsmanagement-Anlagen oder die Umnutzungen von Pannestreifen).

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

Der Regierungsrat ist mit dem vorgesehenen Zahlungsrahmen einverstanden und der beantragte Umfang ist für ihn nachvollziehbar.

3. Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Der Regierungsrat erachtet das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang im Kanton Bern als nachvollziehbar.

Der Regierungsrat begrüsst die Zuteilung der beiden Engpassbeseitigungsprojekte Wankdorf – Schönbühl und Schönbühl – Kirchberg zum Realisierungshorizont 2030 und die entsprechende Aufnahme dieser beiden Projekte in den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen. Der Handlungsbedarf auf diesen neuralgischen Abschnitten der A1 ist ausgewiesen. Der Regierungsrat geht davon aus, dass mit dem Ausbauschritt auch Verkehrsmanagementmassnahmen umgesetzt und diese eng mit dem Kanton abgestimmt werden. Denn das über- und untergeordnete Strassennetz ist im Raum Bern eng verzahnt und muss aufeinander abgestimmt werden. Insbesondere ist eine Abstimmung mit dem Verkehrsmanagement Region Bern Nord des Kantons erforderlich.

Was den Abschnitt Wankdorf – Muri betrifft, so begrüsst der Regierungsrat, dass das Projekt Bypass Bern Ost im Realisierungshorizont 2030 verbleibt. Der Regierungsrat geht davon aus, dass das ASTRA die Projektierungsarbeiten mit hoher Priorität fortsetzt. Denn das Projekt ist von enormer Bedeutung im Sinne der Stadtreparatur und der Siedlungsentwicklung im Osten der Stadt Bern.

Der Kanton Bern erwartet, dass das Projekt «Verkehrssanierung Reichenbach» auf der NEB-Strecke Spiez – Kandersteg zeitnah umgesetzt wird. Die Stausituationen auf dieser Strecke häufen sich deutlich. Die Umsetzung der Kreisellösung ist daher dringlich. Auf der A5 am linken Bielerseeufer besteht zudem das Projekt des Twanntunnels (Verlängerung des Ligerztunnels). Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass das ASTRA auch dieses Projekt nach Vorliegen der rechtskräftigen Plangenehmigung zeitnah realisiert.

Der Regierungsrat stimmt zudem mit dem Bundesrat überein, dass die Erweiterung der Abschnitte Muri – Rubigen und Kirchberg – Luterbach aufgrund des geringeren Handlungsdrucks als zeitlich weniger prioritär einzustufen sind.

4. Anträge

Antrag 1

Der Regierungsrat des Kantons Bern beantragt, dass der Twanntunnel nach Vorliegen der rechtskräftigen Plangenehmigung zeitnah realisiert wird.

Begründung

Auf der A5 am linken Bielerseeufer besteht das Projekt des Twanntunnels (Verlängerung des Ligerztunnels). Der Tunnel selber ist bereits seit mehreren Jahren rechtskräftig genehmigt. Optimiert wurde zuletzt noch das Ostportal und der Halbanschluss Twann. Das UVEK hat im Sommer 2021 dazu die Plangenehmigung erteilt. Aktuell laufen noch Beschwerdeverfahren vor Bundesverwaltungsgericht. Dem Kanton Bern ist es ein zentrales Anliegen, dass das ASTRA dieses Projekt nach Vorliegen der rechtskräftigen Plangenehmigung zeitnah realisiert.

Antrag 2

Der Regierungsrat beantragt, dass bereits vor dem Ausbau beim Projekt «Engpassbeseitigung Weyermannshaus – Wankdorf» alle Möglichkeiten des Verkehrsmanagements ausgeschöpft werden, um die Staubildung zu reduzieren. Es ist dem Kanton Bern zudem wichtig, dass der Bund im Rahmen des Projekts gestützt auf das dannzumal in Kraft gesetzte Veloweggesetz auch eine dauerhafte Verbesserung der Veloinfrastruktur entlang des Felsenauviadukts prüft.

Begründung

Der Regierungsrat nimmt zur Kenntnis, dass die Engpassbeseitigung Weyermannshaus – Wankdorf dem Realisierungshorizont 2040 zugeteilt wird. Wir anerkennen die Notwendigkeit eines Ausbaus dieser neuralgischen Schlüsselstelle, insbesondere auch im Hinblick auf künftige Sanierungen des Felsenauviadukts. Wir gehen jedoch davon aus, dass vor dem Ausbau alle Möglichkeiten des Verkehrsmanagements ausgeschöpft werden, um die Staubildung zu reduzieren sowie im Projekt auch dauerhafte Massnahmen für den Veloverkehr geprüft werden, die gleichzeitig umgesetzt werden könnten.

Antrag 3

Der Kanton Bern beantragt, dass das Projekt «Verkehrssanierung Reichenbach» auf der NEB-Strecke Spiez – Kandersteg zeitnah umgesetzt wird.

Begründung

Die Stausituationen auf der oben genannten Strecke häufen sich deutlich, gerade auch seit Beginn der Corona-Pandemie. Die Umsetzung der Kreisellösung ist deshalb dringlich, weshalb das Projekt prioritär vorangetrieben werden muss.

Antrag 4

Um die langfristige Wirksamkeit von Erweiterungen des Nationalstrassennetzes sicherzustellen, soll der Bund mittels eines Monitorings die Entwicklung in den betroffenen Räumen beobachten und dokumentieren.

Begründung

Erweiterungen der Nationalstrassen sind punktuell bei übermässiger Überlastung und nach Ausschöpfung der Potentiale von Verkehrsmanagementmassnahmen sowie Kapazitäten alternativer Verkehrsträger (insbesondere des öffentlichen Verkehrs) in Betracht zu ziehen. Die Wirksamkeit soll der Bund jedoch mittels Monitoring beobachten und dokumentieren. Insbesondere sind die verkehrlichen Auswirkungen und deren Effekte auf die Siedlungsentwicklung aufzuzeigen. Treten unerwünschte Entwicklungen ein, welche den Zielen der massgebenden Strategien von Bund und Kantonen widersprechen (insbesondere dem Sachplan Verkehr Teil Programm, Energie- und Klimastrategie, Biodiversitätsstrategie, Bodenstrategie, kantonale Massnahmenplanung zur Luftreinhaltung, etc.), hat das ASTRA konkrete Gegenmassnahmen in den Bereichen Umwelt, Siedlung und Verkehr zu ergreifen.

Antrag 5

Die im erläuternden Bericht auf den Seiten 10, 17 oder 27 erwähnten zusätzlichen Ausgaben für Schnellladestationen und die Produktion von erneuerbarer Energie auf Nationalstrasseninfrastrukturen sollen klarer aufgezeigt und präzisiert werden.

Begründung

Aus dem erläuternden Bericht wird nicht deutlich, wie hoch die zusätzlichen Kosten für Schnellladestationen auf Raststätten oder die Produktion von erneuerbarer Energie sind und welches Potential damit umgesetzt werden soll, beziehungsweise ob es hierzu konkrete Ziele gibt.

Ebenfalls ist unklar, inwiefern der Bund diese Investitionen zu tragen hat oder ob und wie die Wirtschaft respektive Investoren entsprechend dem Gewinnpotenzial einbezogen werden und ihrerseits einen Beitrag dazu leisten sollen. Die Frage, ob der Staat auch Ersteller von Schnellladestationen und Photovoltaik-Anlagen sein soll oder nur die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen muss, damit der Ausbau durch Unternehmen zügig vorangetrieben werden kann, ist an dieser Stelle zu diskutieren und zu erläutern.

5. Weitere Bemerkungen

Der Kanton Bern begrüsst eine kohärente Abstimmung der Bundesvorhaben auf nationale, kantonale und weitere relevante Planungen. Der Bund verlangt in der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) eine Abstimmung der Agglomerationsprogramme auf die nationalen Planungen. Wie bereits im Rahmen vorangehender Bundesvernehmlassungen erläutert, ist dies inhaltlich nachvollziehbar, jedoch stellen sich dabei Fragen bezüglich der Zuständigkeiten.

Aus kantonaler Sicht ist grundsätzlich der Massnahmenträger – sprich der Auslöser eines Vorhabens – dazu verpflichtet, die Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Umwelt sicherzustellen. Im Fall von nationalen Planungen ist dies der Bund. Folglich braucht es eine kohärente Abstimmung von Siedlung und Verkehr auf allen Verwaltungsstufen, damit ein Wechselspiel zwischen den Planungen stattfinden kann. Dies gilt es in den Vorgaben zum STEP Nationalstrassen zu berücksichtigen.

Aus der Vernehmlassungsvorlage geht für den Regierungsrat noch zu wenig hervor, inwieweit diese Abstimmung bereits erfolgt ist. Er fordert, dass für künftige STEP Nationalstrassen insbesondere die Agglomerationsprogramme und dabei die Zukunftsbilder mit den angestrebten Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen eine zwingende Grundlage für die Erarbeitung der nationalen Planungen darstellen.

Zudem wird im Erläuterungsbericht auf Seite 18 festgehalten, dass *«Unterhaltsprojekte an bestehenden Strasseninfrastrukturen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt der Pflicht, eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen»*, unterliegen. Der Erläuterungsbericht stützt sich auf das UVP-Handbuch des BAFU (2009). Die Standards für Nationalstrassen des ASTRA (Weisungen, Richtlinien, Fachhandbücher etc.) sehen für Unterhaltsprojekte jedoch keine Pflicht einer UVP vor. Die Kriterien zur Festlegung der UVP-Pflicht von Unterhaltsprojekten auf Nationalstrassen sind deshalb gemeinsam mit dem BAFU und den betroffenen, kantonalen Fachstellen zu überprüfen und allenfalls anzupassen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Beatrice Simon
Regierungspräsidentin



Christoph Auer
Staatschreiber

Verteiler

- Bau- und Verkehrsdirektion
- Direktion für Inneres und Justiz
- Finanzdirektion



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
Palais fédéral Nord
3003 Bern

Courriel : netzplanung@astra.admin.ch

Fribourg, le 3 mai 2022

2022-458

Procédure de consultation – Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Madame, Monsieur,

Suite au courrier de Madame la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga, Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication, du 26 janvier 2022, les services spécialisés de l'administration cantonale ont analysé le projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Le Conseil d'Etat a l'avantage de vous faire part de sa prise de position qui prend forme dans le formulaire mis à disposition à cet effet et envoyé en annexe.

Nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Olivier Curty, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Annexes

—

Questionnaire concernant le projet mis en consultation relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales

Note sur le suivi du financement du NAR dans le FORTA

Copie

—

à la Direction du développement territorial, des infrastructures, de la mobilité et de l'environnement, pour elle et le Service des ponts et chaussées ;

à la Chancellerie d'Etat.



Questionnaire concernant le projet mis en consultation relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024–2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

Oui. Toutefois, pour les prochaines étapes d'aménagement des routes nationales, nous proposons que les montants alloués aillent plutôt à des projets permettant de réduire l'impact environnemental des routes nationale (par exemple des couvertures d'autoroute ou de nouveaux tracés) et non à des projets d'extension qui risquent de susciter de longues procédures et, au final, de ne pas être réalisés.

2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

Oui. Le financement de la recherche, de la normalisation et de la mise à disposition gratuite des normes en matière de circulation routière doit être également assuré par le FORTA, voir remarque finale.

Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027

3. La hauteur du plafond de dépenses demandé pour les routes nationales sur la période 2024–2027 est-elle réaliste ?

Il convient d'ajouter un montant annuel pour les coûts de recherche et de normalisation dans le domaine de la circulation routière (mise à disposition gratuite des normes) ; voir remarque finale en fin de document.

On constate une diminution de 20 millions entre 2023 et 2024 des montants dévolus à l'exploitation des routes nationales assurés par les cantons via les unités territoriales, puis une légère augmentation jusqu'en 2027. Cette réduction puis cette légère augmentation ne sont pas en adéquation avec les futures exigences de l'OFROU notamment en matière de traitement des espaces verts selon un concept respectueux de la biodiversité, de l'affectation de bandes d'arrêts d'urgence à la circulation aux heures de pointes, à l'augmentation de la complexité des systèmes d'équipement de sécurité des autoroutes et d'autres défis à venir. Les moyens pour l'exploitation des routes nationales doivent être reconsidérés.

Programme de développement stratégique des routes nationales

4. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?

Oui.

5. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023 ?

En ordre. Toutefois, pour les prochaines étapes d'aménagement, une réorientation vers des projets visant à réduire l'impact environnemental des routes nationales nous paraît nécessaire (voir réponse à la question 1).

Autres remarques

6. Quelles autres remarques souhaitez-vous formuler sur le projet mis en consultation ?

La note en annexe explique la situation financière liée à l'intégration des quelques 400km de routes cantonales dans le réseau des routes nationales en 2020 (projet NAR), en lien avec la création du fonds sur les routes nationales et les agglomérations FORTA. En synthèse, au vu des chiffres indiqués dans le rapport de consultation, cette opération semble être au bénéfice du fonds FORTA pour un montant de plus de 770 millions en 2027.

Au vu des 60 millions versés chaque année par certains cantons et de l'historique du financement du NAR, il convient de prévoir :

- *une comptabilité séparée pour les tronçons NAR ;*
- *que cet argent soit utilisé à des fins qui concernent les cantons et les communes.*

Dans ce sens, il est proposé que la recherche, les travaux de normalisation et la mise à disposition gratuite des normes en matière de circulation routière soient financés par le FORTA.

Annexe : note sur le suivi financier du NAR dans le FORTA détaillant les propos ci-dessus.

Merci de bien vouloir vous fonder sur le présent questionnaire pour structurer votre avis sur le projet mis en consultation.



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Service des ponts et chaussées SPC
Tiefbauamt TBA

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 36 44, F +41 26 305 36 51
www.fr.ch/spc

—
Réf : AM/ASc

Fribourg, le 24 mars 2022

Note sur le suivi du financement du NAR dans le FORTA

Mise en consultation du projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024 à 2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

1. Introduction

En 2020, 400 km de routes cantonales ont été intégrées dans le réseau des routes nationales. Le principe de financement de cette opération appelée NAR (NEB en allemand) a fait l'objet de nombreuses discussions politiques entre 2008 et 2016, menant notamment au vote populaire sur l'augmentation de la vignette, perdu en 2013. Finalement, le financement du NAR a été intégré dans le FORTA accepté par le peuple en 2016. Le rapport mis en consultation par le DETEC le 26 janvier 2022 donne des informations sur les projections des revenus et charges liés à ce projet NAR.

2. Consultation en cours

Pour la deuxième fois et comme indiqué dans la loi FORTA (LFORTA), le Conseil fédéral va proposer à l'Assemblée fédérale un plafond des dépenses pour quatre ans pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des routes nationales. Il sollicite également un crédit d'engagement pour l'accroissement des capacités dans le cadre du programme de développement stratégique (PRODES des routes nationales), sur la base de ce qu'il est convenu d'appeler les étapes d'aménagement.

Ainsi, le 26 janvier 2022, le DETEC a lancé la [consultation](#) sur le *projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales*.

La présente note se concentre sur l'analyse des revenus et charges relatifs à l'exploitation, l'entretien et l'aménagement des 400 km de routes transférés au réseau routier national en 2020 dans le cadre du FORTA, les tronçons NAR.

3. Synthèse des négociations entre 2008 et 2016 (FORTA)

En [mai 2008](#), le DETEC estimait les coûts liés aux 376 km du NAR à 350 millions par année (rapport mis en consultation pour l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales), dont 50 millions pour l'exploitation, 100 millions pour l'entretien et 200 millions pour l'aménagement, ce dernier montant étant basé sur tous les projets que l'OFROU pensait reprendre des cantons qu'il évaluait entre 7 et 10 milliards de francs, avec une estimation de

4 milliards dans les 20 premières années suivant la reprise des tronçons par la Confédération. Les coûts d'exploitation et d'entretien sont alors jugés trop élevés par les cantons.

Dans sa prise de position sur le rapport mis en consultation par la Confédération en [décembre 2008](#) concernant le *plan sectoriel des transports*, la DTAP constate que les coûts avancés par la Confédération passent de 350 millions à 305 millions, dont 40 millions pour l'exploitation, 65 millions pour l'entretien et 200 millions pour l'aménagement.

Dans l'audition relative à la *Compensation des charges d'exploitation et d'entretien résultant de l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales* en juin 2010, le DETEC confirme le coût de 305 millions avec une répartition un peu différente : 35 millions pour l'exploitation, 65 millions pour l'entretien, 5 millions pour la protection de l'air et l'indemnisation des services de protection et 200 millions pour l'aménagement. La Confédération propose alors que les cantons compensent 105 millions et que les 200 millions liés à l'aménagement soient financés par une augmentation de 3 cts de la surtaxe sur les huiles minérales.

Dans son [message 12.018](#) du 12 janvier 2012 concernant l'*adaptation du réseau des routes nationales et son financement* (augmentation du prix de la vignette autoroutière), le Conseil fédéral propose un accroissement du réseau des routes nationales de quelque 376 kilomètres générant des charges supplémentaires de 305 millions de francs par an (page 614-615). Il est proposé que 30 millions soient compensés chaque année auprès des cantons concernés et que le solde de 275 millions soit généré par l'augmentation du prix de la vignette autoroutière de 40 à 100 francs. Suite à un referendum, cette hausse est refusée par le peuple suisse en novembre 2013.

Dans le cadre des discussions sur le FORTA qui, initialement, ne prévoit pas l'intégration des tronçons NAR, la DTAP, par son courrier du 5 janvier 2016 (page 4), suggère un **échelonnement des futurs travaux d'aménagement** et propose que ce soient les ressources financières disponibles qui dictent l'ampleur des étapes d'aménagement. En outre, en vue d'un compromis, elle propose d'augmenter la contribution des cantons de 30 millions à 60 millions. Le 15 mars 2016, Le Conseil des Etats s'accorde sur une prise en charge de 125 millions par une participation de 5 % supplémentaire des impôts sur les huiles minérales au FORTA (en diminution des revenus dans la « caisse centrale » de la Confédération). Le montant à disposition du NAR est dès lors de $60 + 125 = 185$ millions par année.

En 2016, le FORTA est accepté par le peuple suisse avec l'intégration des tronçons NAR dès le 1^{er} janvier 2020 et une participation des cantons concernés à hauteur de 60 millions dès 2020 et un prélèvement de 5 % sur les huiles minérales (125 millions) anticipé de deux ans (dès 2018).

Les cantons contributeurs et les montants correspondants sont indiqués dans l'annexe 6 OUMin :

Utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et des autres moyens affectés à la circulation routière. O		725.116.21
<i>Annexe 6⁴³</i> (art. 15a, al. 1)		
Contributions des cantons aux fins de compensation des dépenses supplémentaires induites par l'intégration de nouveaux tronçons dans le réseau des routes nationales		
Canton	Compensation annuelle en millions de francs	
ZH	6,49	
BE	8,66	
GL	1,12	
ZG	0,20	
FR	0,59	
BL	6,93	
SH	-0,85	
AR	1,73	
AI	0,66	
SG	1,07	
GR	8,45	
AG	1,13	
TG	2,62	
TI	2,63	
VS	12,31	
NE	4,99	
JU	1,26	
Total	60,00	

4. Financement 2018-2027

Le rapport actuellement en consultation indique les montants dévolus à l'exploitation, à l'entretien et l'aménagement des tronçons NAR.

Il convient de rappeler que trois projets NAR sont intégrés dans le *programme de développement stratégique* PRODES à l'*Horizon de réalisation 2030* pour environ 1.5 milliard (Le Locle, La Chaux de Fonds, Näfels) et trois autres sont prévus à l'*Horizon de réalisation 2040*, pour presque 3.8 milliards (liaison autoroutière Bellinzone – Locarno, l'autoroute de l'Oberland zurichois et le contournement de Netstal (GL)).

En millions de francs	Horizon de réalisation 2030		Horizon 2040
	Etape 2019 (2020-2023)	Etape 2023 (2024-2027)	
N20 Contournement Le Locle (travaux 2025 - 2030)	481		
N20 Contournement La Chaux-de-Fonds (travaux dès 2030)	550		
N20 Contournement Näfels (travaux dès 2027)	450		
N13 Liaison autoroutière Bellinzone – Locarno			1 468
N15 Autoroute de l'Oberland zurichois			1 944
N17 Contournement de Netstal (GL)			359
TOTAL	1 481		3 771

Les dépenses pour ces projets sont intégrées dans les chiffres ci-après, dans la rubrique « Aménagement au sens d'accroissement des capacités ».

4.1. Montants annoncés jusqu'en 2023 pour le NAR

L'annexe 2 « Rapport sur les coûts du NAR » (page 70) du rapport en consultation indique les montants engagés par la Confédération pour le NAR entre 2020 et 2023, soit 342 millions :

Dépenses pour les tronçons NAR				
Millions de francs	C2020	BU2021	BU2022	PF2023
Exploitation	42,5	42,0	42,0	42,0
Entretien	7,7	19,5	15,7	39,4
Aménagement au sens d'adaptations	0,4	2,4	4,5	6,3
Aménagement au sens d'accroissement des capacités	4,9	13,8	30,2	28,8
Total	55,4	77,7	92,3	116,5

En contrepartie les revenus affectés au FORTA au titre du NAR, selon les comptes 2018 à 2020 et les budgets et plan financier 2021 à 2023, se présentent de la manière suivante :

- > 822 millions grâce aux 5 % des huiles minérales dévolu au NAR (versement depuis 2018)
- > 240 millions prélevés aux cantons contributeurs (60 millions depuis 2020)

Tronçons NAR	C2017	C2018	C2019	C2020	B2021	B2022	PF2023	TOTAL
Charges								
Exploitation	0	0	0	-42.5	-42	-42	-42	-168.5
Entretien	0	0	0	-7.7	-19.5	-15.7	-39.4	-82.3
Aménagement au sens adaptations + projets dans PRODES	0	0	0	-5.3	-16.2	-34.7	-35.1	-91.3
TOTAL Charges	0	0	0	-55.5	-77.7	-92.4	-116.5	-342.1
Revenus								
Impôt sur les huiles minérales affecté au NAR	0	137.2	137.3	127.2	141.4	140.4	138.8	822.2
Participations des cantons concernés	0	0.0	0.0	60.0	60.0	60.0	60.0	240
TOTAL Revenus	0	137.2	137.3	187.2	201.4	200.4	198.8	1062.2
Solde à disposition du NAR	0	137.2	274.5	406.1	529.8	637.8	720.1	720.1

Synthèse : en quatre ans, l'opération NAR a généré 1.062 milliard de revenu pour 342 millions de charge, soit un solde positif de 720 millions à l'avantage du FORTA.

4.2. Montant prévu pour la période 2024-2027 pour le NAR

Les indications du tableau 5 en pages 26-27 du rapport indiquent les dépenses prévues pour le NAR entre 2024 et 2027. Il est prévu un léger dépassement du montant de 185 millions, pour un total de 761 millions.

En contrepartie, selon plan financier 2024 à 2025 de la Confédération et en extrapolant les mêmes valeurs jusqu'en 2027, les revenus affectés au FORTA pour les tronçons NAR se présentent de la manière suivante :

- > 575 millions grâce aux 5 % des huiles minérales dévolus au NAR ;
- > 240 millions prélevés aux cantons contributeurs (60 millions par année).

Tronçons NAR	PF2024	PF2025	PF2026	PF2027	TOTAL
Charges					
Exploitation	-42	-42	-42	-43	-169.0
Entretien	-92	-93	-93	-93	-371.0
Aménagement au sens adaptations + projets dans PRODES	-55	-55	-55	-55	-220.0
TOTAL Charges	-189	-190	-190	-191	-760.0
Revenus					
Impôt sur les huiles minérales affecté au NAR	143.7	143.7	143.7	143.7	574.6
Participations des cantons concernés	60.0	60.0	60.0	60.0	240.0
TOTAL Revenus	203.7	203.7	203.7	203.7	814.6
Solde à disposition du NAR	14.7	28.3	42.0	54.6	54.6

Synthèse : en quatre ans, l'opération NAR va générer 815 millions de revenu pour 760 millions de charge, soit un solde de 55 millions à l'avantage du FORTA.

4.3. Total des montants annoncés entre 2020 et 2027

L'addition des soldes des périodes 2018-2023 et 2024-2027 montre un « bénéfice » cumulé du FORTA grâce au NAR de 720 + 55 millions = 775 millions.

5. Synthèse

D'une manière générale, force est de constater que les cantons avaient raison de proposer un échelonnement des investissements et de réduire le montant de 305 millions à 185 millions.

Malgré cette réduction, le « bénéfice » du FORTA grâce au NAR de en 2027 est de 775 millions.

Certes des investissements importants pour les projets NAR sont prévus dans le PRODES aux horizons 2030 et 2040 et des réserves doivent être constituées. Toutefois, au vu des difficultés rencontrées lors du développement de tels projets qui peuvent prendre beaucoup de retard ou ne jamais se réaliser, il convient, pour des raisons de transparence, de s'assurer que ces montants soient réellement alloués aux tronçons NAR ou alors utilisés à d'autres fins, en toute transparence, et après consultation des cantons (en tous cas les contributeurs).

6. Propositions

Au vu des 60 millions versés chaque année par certains cantons et de l'historique du financement du NAR, il convient de prévoir une comptabilité séparée pour les tronçons NAR. En outre, il semble important que cet argent soit utilisé à des fins qui concernent les cantons et les communes.

6.1. Gratuité des normes, financement de la recherche en matière de circulation routière

L'opportunité de traiter une fois pour toute la question du financement de la recherche, de la normalisation et de la mise à disposition gratuite des normes en matière de circulation routière en Suisse s'ouvre enfin. La législation fédérale (article 86, al. 3 let. f de la Constitution fédérale et l'art. 37 LUMin) indiquent déjà que la « recherche liée à la circulation routière » est financée par la Confédération, mais le financement n'est actuellement pas réalisé.

Il est imaginable que la DTAP puisse disposer du montant nécessaire à disposition dans le FORTA pour qu'elle puisse passer un mandat de prestations avec un organisme de référence ayant fait ses preuves (la VSS et/ou des autres en fonction des thématiques). Le mandat de

prestation renouvelé périodiquement spécifierait les thèmes de recherche à mener utiles aux cantons et communes, les normes à réviser et imposerait la gratuité des normes VSS.

Proposition :

Le Canton de Fribourg demande que la recherche, les travaux de normalisation et la mise à disposition gratuite des normes en matière de circulation routière soient financés par le FORTA.

6.2. Autres suggestions

Avec le « bénéfice » réalisé grâce au NAR, il est aussi imaginable de :

- > restituer les montants prélevés aux cantons contributeurs, si à un horizon à déterminer le « bénéfice » dépasse une certaine valeur ;
- > renforcer les projets d'agglomération ou financer des projets d'infrastructure utiles à la population (protection contre le bruit renforcée en milieu urbain par le biais de couvertures d'autoroutes par exemple) ;
- > financer les aménagements cyclables sur les réseaux cantonaux et communaux selon la nouvelle loi fédérale qui entrera vraisemblablement en force en 2023.

Réponse du canton de Genève au questionnaire concernant le projet mis en consultation relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

Les grandes lignes du projet conviennent au canton de Genève.

2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

Nous relevons avec satisfaction qu'en complément strict du contenu du projet ont été pris en considération le programme du plan sectoriel des transports ainsi que les stratégies climatiques, de biodiversité, de l'utilisation des sols et des mesures pour diminuer les nuisances sonores, ce qui est en adéquation avec les objectifs de notre canton.

Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027

3. La hauteur du plafond de dépenses demandé pour les routes nationales sur la période 2024-2027 est-elle réaliste ?

Au regard des informations que nous possédons sur l'état des routes et sur la base des compétences techniques de nos services sur les dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens de l'adaptation de nos propres infrastructures, le plafond des dépenses demandé est réaliste. Cependant, il convient d'ajouter un montant annuel pour les coûts de recherche et de normalisation dans le domaine de la circulation routière (mise à disposition gratuite des normes - voire remarque au point 6).

Programme de développement stratégique des routes nationales

4. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?

Le volume de projets pris en considération nous semble être en adéquation avec le programme de développement stratégique des routes nationales et conforme aux moyens financiers qui sont prévus.

5. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023 ?

La répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation est conforme à notre attente pour les projets sur notre territoire. Nous nous félicitons de l'excellente collaboration que nous constatons entre nos services et l'Office fédérale des routes, et nous nous assurerons qu'elle perdure afin que les horizons de réalisation se

concrétisent conformément à la planification prévue dans le message mis en consultation.

Autres remarques

6. Quelles autres remarques souhaitez-vous formuler sur le projet mis en consultation ?

Nos services ont pu apprécier les échanges que nous avons sollicités et les consultations préliminaires qui ont été initiées par l'office fédéral des routes avant l'élaboration du projet de message relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales.

Au vu des chiffres indiqués dans le rapport de consultation, l'opération « reprise des 400 km de routes cantonales dans le réseau national NAR » semble être au bénéfice du fonds FORTA. L'opportunité de traiter une fois pour toute la question du financement de la recherche, de la normalisation et de la mise à disposition gratuite des normes en matière de circulation routière en Suisse est créée. La législation fédérale (article 86, al. 3 let. f de la Constitution fédérale et l'art. 37 LUMin) indique déjà que la «recherche liée à la circulation routière» est financée par la Confédération. Il est proposé que la recherche, les travaux de normalisation et la mise à disposition gratuite des normes en matière de circulation routière soient financés par le FORTA.



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

PROJET DE LETTRE

Projet présenté par le DI

Contact suivi du dossier : Yasmine Ducellier Tél. 022 546 63 51

Contact secrétariat : Julie Kohler Tél. 022 546 63 04

Version : 1 - 20220405 601137-2022 let ce routes nationales detec.docx

Diffusion :

DF DEE DSPS

DIP DT 1 ex. DCS

DI 1 ex. CHA 1 ex.

Autres netzplanung@astra.admin.ch

Députés GC OUI / NON Presse OUI / NON Députés Ch. féd. OUI / NON

visa du Conseil d'Etat

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame Simonetta Sommaruga
Conseillère fédérale
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : procédure de consultation concernant le projet mis en consultation relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales

Madame la Conseillère fédérale,

Votre courrier du 26 janvier dernier nous est bien parvenu et a retenu toute notre attention.

Nous avons le plaisir de vous confirmer que le canton de Genève approuve le projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales.

Conformément à vos recommandations, vous trouverez annexées, les réponses synthétiques du canton de Genève au questionnaire élaboré par vos offices qui sera, selon votre demande, également transmis en format informatique à l'Office fédéral des routes (OFROU) via l'adresse de messagerie indiquée.

Nous constatons avec satisfaction qu'au travers du projet de message cité en objet, une attention particulière est portée à la stratégie climatique, à la biodiversité, à la protection de l'eau, au paysage et aux mesures de diminution des nuisances sonores. En effet, le canton de Genève s'engage de manière significative en faveur du climat et de la protection de la biodiversité. Notre Conseil a décidé, en ce sens, de déclarer l'urgence climatique en décembre 2019 et a adopté le 14 avril 2021 un nouveau Plan climat cantonal aux objectifs très ambitieux visant, d'ici à 2030, une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 60 %.

Concrètement, nous travaillons dans cette perspective en collaboration avec l'OFROU pour que, dans le cadre des projets de réduction des goulets d'étranglement, les alternatives soient développées pour réduire à l'avenir l'importance de la part des transports individuels

motorisés dans les déplacements, en particulier dans le centre d'agglomération. Les études que nous réalisons ensemble sur les voies réservées pour le covoiturage, sur l'intégration des transports publics sur des portions de routes nationales, ainsi que sur les parkings d'échanges pour le transfert modal vers les transports publics, sont essentielles à l'atteinte de l'objectif de réduction des kilomètres parcourus en transports individuels motorisés porté par le Plan climat cantonal. Cette réduction est indispensable pour œuvrer en faveur de la transition écologique, en préservant la santé de nos citoyens et en contribuant à l'amélioration de la qualité de vie dans notre canton. Les couvertures de tronçons autoroutiers actuellement étudiées sur le contournement Ouest de Genève participent également à cette mission, notamment pour desserrer la pression sur notre quota de surfaces d'assolement et améliorer les compensations forestières ainsi que les connexions écologiques pour la biodiversité en raison des impacts induits par le projet.

Le report du trafic routier individuel a été intégré dans les principes du plan sectoriel des transports, partie Programme, et dans les perspectives d'évolution du transport du DETEC. C'est ce même objectif que le canton de Genève entend poursuivre dans le cadre du projet visant à réduire drastiquement le trafic au cœur de l'agglomération.

En effet, comme vous l'avez relevé dans les documents qui nous ont été soumis, la place économique suisse dépend dans une large mesure d'une infrastructure de transport fiable et fonctionnelle. Le transport rapide, fiable, sûr et efficace des personnes et des marchandises est une condition *sine qua non* pour le fonctionnement d'une économie performante et constitue un avantage concurrentiel important sur le plan international, et cela s'applique bien évidemment à l'agglomération genevoise.

Dans ce cadre, le travail, visant à compléter le réseau actuel avec le tronçon du contournement Est se poursuit et nous sommes satisfaits de constater la prise en considération, dans le rapport explicatif, des exigences complexes au sein des agglomérations, des métropoles et des grandes villes (explicitées dans le chapitre 2.3.4.1. Orientations à long terme du réseau des routes nationales) comme Genève. Nous souhaitons vous confirmer que de notre côté, nous allons poursuivre les études du contournement Est en nous basant sur les principes retenus par le Conseil fédéral et exposés dans le rapport explicatif qui nous est parvenu, ainsi que les éléments précités et en cohérence avec les stratégies cantonales adoptées.

Nous sommes convaincus que l'intégration de nos projets de développement du réseau des routes nationales au sein des prochaines étapes d'aménagement nous permettra d'atteindre les objectifs visés par la Confédération et par le canton de Genève. Nous nous réjouissons à cet effet de poursuivre l'excellente collaboration avec vos offices, en particulier avec l'Office fédéral des routes.

En vous remerciant de nous avoir consultés dans le cadre de cette procédure, nous vous prions de recevoir, Madame la Conseillère fédérale, l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Le président :

Michèle Righetti

Serge Dal Busco

Annexe mentionnée

Copie à : netzplanung@astra.admin.ch

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

per E-Mail:
netzplanung@astra.admin.ch

Glarus, 26. April 2022

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

Hochgeachtete Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Der Regierungsrat ist erfreut über die Aufnahme des Projekts Umfahrung Netstal in den STEP Nationalstrassen. Er bedankt sich für die Würdigung der bereits geleisteten Arbeiten und unterstützt den Willen des Bundesrates, die Umfahrung Netstal als logische Fortsetzung der bereits beschlossenen Umfahrung Näfels zu realisieren.

Eine optimale Verkehrserschliessung hat für den Kanton Glarus – nicht zuletzt aus volkswirtschaftlichen Beweggründen – höchste Priorität. Für eine nachhaltige Entwicklung des gesamten Kantons, insbesondere auch des südlichen Kantonsteils, ist eine geschickte Anbindung des Hauptorts Glarus und des Wirtschaftsraums ans Nationalstrassennetz im Rahmen eines ganzheitlichen Konzepts unabdingbar. Dies soll mit der Umfahrung der Siedlungsgebiete von Näfels und Netstal aber auch des Hauptorts Glarus gelöst werden. Die Aufnahme des Projekts «Umfahrung Netstal» in den STEP Nationalstrassen ist deshalb ein Meilenstein für unseren Kanton. Sinnvollerweise wird die Planung der Umfahrung Glarus bereits jetzt in enger Zusammenarbeit und mit der weiteren Planung der Umfahrung Netstal in Angriff genommen.

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Bundesrates, wonach die Nationalstrassen eine hohe Bedeutung innerhalb des Gesamtverkehrssystem haben. Das Aufrechterhalten ihrer Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit ist für die gesamte Volkswirtschaft ein wichtiges Ziel. Damit dieses Ziel erfüllt werden kann, muss weiterhin in den Betrieb, den Unterhalt und die Erweiterung des Nationalstrassennetzes investiert werden.

Der Regierungsrat begrüsst ausdrücklich das angestrebte Zukunftsbild für die Weiterentwicklung der Nationalstrassen, wonach der Durchgangsverkehr durch Siedlungsgebiete – falls aus raumplanerischer und verkehrlicher sowie umwelt- und landschaftstechnischer Sicht zweckmässig – auf neu erstellte Umfahrungsstrassen umgeleitet wird.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Nein.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja, denn gerade der Betrieb, der Unterhalt sowie der Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet der Regierungsrat als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Verkehrssicherheit gewährleistet bleiben. In diesem Sinne begrüsst der Regierungsrat ausdrücklich, dass das ASTRA dem Betrieb und Unterhalt bei beschränkten finanziellen Mitteln Priorität einräumen will.

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Regierungsrat erachtet die vorliegende Zuteilung der Erweiterungsprojekte angesichts der zu durchlaufenden Planungsschritte als realistisch. Es ist wichtig, dass die Erweiterungsprojekte zügig weitergeplant werden. Das Projekt Umfahrung Netstal hat einen guten Planungsstand. Der nächste Planungsschritt (Generelles Projekt) soll zeitnah erstellt und die Aufnahme in einen Ausbauschnitt vorgeschlagen werden.

Gemäss Kapitel 4.1 sollen die Erweiterungsprojekte im Rahmen der personellen Möglichkeiten vorangetrieben werden. Aufgrund der Vielzahl und Komplexität an Projekten sollte gemäss Einschätzung des Regierungsrates der Personaletat aufgestockt werden.

Antrag

Der Personaletat beim ASTRA ist zu erhöhen.

Im Zusammenhang mit den Projekten, bei welchen der Handlungsbedarf vom Bund anerkannt wurde, aber die Lösungsansätze überprüft werden (Bodensee–Thurtalstrasse, Zubringer Appenzellerland, Hirzelverbindung, Umfahrung Bivio), ist es für die Ostschweizer Kantone wichtig, dass die Überprüfung schnell erfolgt. Eine Verzögerung bei der Behebung der Problemstellen sollte vermieden werden.

Im Zusammenhang mit den Projekten, bei welchen der Bund keine Weiterbearbeitung vorsieht (Thayngen – Herblingen, Umfahrung Mulegns, Umfahrung Cunter/Savognin), ist es für die Ostschweizer Kantone weiter wichtig, dass die Aussage im erläuternden Bericht «Die Vorhaben werden nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen und es sind auch keine weiteren Planungen vorgesehen» nicht bedeutet, dass gänzlich auf weitere Planungen zur Problemlösung verzichtet wird (ausserhalb STEP, z.B. im Rahmen UPlaNS).

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Nationalstrassen haben die Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit zum Beispiel auch in Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von

attraktiven Entwicklungsperspektiven dar. Deshalb müssen bei der weiteren Projektbearbeitung auch die regionalpolitischen Aspekte berücksichtigt werden.

Die Hauptverkehrsachse verläuft im Glarnerland historisch bedingt durch die Dörfer und der Problemdruck ist entsprechend gross. Gemäss kantonalem Richtplan soll das Siedlungsgebiet von Näfels, Netstal und Glarus mit 2-spurigen Tunnels im Westen umfahren werden. Die Umfahrung Glarus schliesst unmittelbar an die Umfahrung Netstal an und ist deren logische Fortsetzung und gewährleistet die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse. Dem Regierungsrat ist es ein wichtiges Anliegen, die Umfahrungen Glarus und Netstal gemeinsam zu planen und aufeinander abzustimmen.

Antrag

Es ist eine optimale Lösung für die Verbindung der beiden Umfahrungen zu suchen, die Synergien sind bestmöglich zu nutzen und Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Marianne Lienhard
Landammann

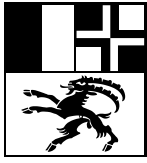

Hansjörg Dürst
Ratsschreiber

E-Mail an (PDF- und Word-Version):
- netzplanung@astra.admin.ch

Die Regierung
des Kantons Graubünden

La Regenza
dal chantun Grischun

Il Governo
del Cantone dei Grigioni



Sitzung vom
26. April 2022

Mitgeteilt den
27. April 2022

Protokoll Nr.
382/2022

Eidg. Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per E-Mail mit Beilage in Word und PDF an: netzplanung@astra.admin.ch

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 wurden die Kantone eingeladen, zur rubrizierten
Vorlage Stellung zu nehmen. Sie finden unsere Stellungnahme beigefügt im ausge-
füllten Fragenkatalog.

Für eine angemessene Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen bestens.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin

Beilage:

- Fragenkatalog



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die Grundzüge der Vorlage entsprechen den bisherigen Vorlagen für den Zahlungsrahmen der Nationalstrassen und werden grundsätzlich begrüsst. Die Abweichungen werden in den nächsten Fragen ausgeführt.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die zukünftige Finanzierung der Nationalstrassen sollte vertiefter dargelegt werden, insbesondere als Folge der Durchdringung der elektrifizierten Fahrzeuge.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens für die Jahre 2024–2027 ist umfassend dargelegt worden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen ist in Bezug auf den Projektumfang in dem Sinne vollständig, dass auf den NEB-Strecken – für den Kanton Graubünden die N29 – sämtliche eingereichten Projekte aufgeführt worden sind.

Wir beantragen, dass die Umfahrungsprojekte von Cunter/Savognin sowie Bivio weiterverfolgt werden. Die entsprechenden Studien sollen forciert werden, so dass eine Zuteilung zum STEP Nationalstrassen in der nächsten Vorlage erfolgen kann. In Bezug auf Mulegns soll das ASTRA ein Projekt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erarbeiten.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Der Ausbau der Nationalstrasse N13 zwischen Rothenbrunnen und Reichenau auf vier Spuren ist zwingend dem Realisierungshorizont 2040 zuzuordnen. Die Situation mit dem Ausweichverkehr durch die Dörfer Rhäzüns und Rothenbrunnen hat sich in den letzten Jahren derart massiv verschärft, dass eine starke Beschleunigung der Projektierung und möglichst zeitnahe Umsetzung des Bauvorhabens zwingend notwendig ist.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Kapitel 1.1.6.2 Weitere Einflussfaktoren

Wir begrüssen die Bestrebungen des ASTRA, mittels einer beschleunigten Erstellung von zusätzlichen Verkehrsmanagement-Anlagen sowie der aktiven Beeinflussung des Verkehrsflusses den Verkehr auf den Nationalstrassen aufrecht zu erhalten. Das Gleiche gilt auch für eine mögliche Einführung eines zeitlich und räumlich differenzierten Mobility Pricings. In all diese Massnahmen muss zwingend das nachgelagerte Strassennetz miteinbezogen werden, damit die Massnahmen die erwartete Wirkung zeigen können. So hätte z.B. ein Mobility Pricing nur für die Nationalstrassen erhebliche Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz. Der Kanton soll dementsprechend bei sämtlichen Entscheidungen miteinbezogen werden.

Kapitel 2.2.4.3 Unterhalt

Es ist nachvollziehbar, dass der Finanzbedarf auf den NEB-Strecken für die Jahre 2020–2023 tiefer ausfällt, da die Vorbereitung grosser Investitionsprojekte Zeit braucht. Die freigewordenen Finanzmittel sollen für Investitionen auf dem übrigen Nationalstrassennetz verwendet werden. Es soll gewährleistet werden, dass eine spätere Kompensation vollständig erfolgt (vgl. S. 27).

Kapitel 2.3.4.1 Langfristige Ausrichtung des Nationalstrassennetzes

Die unter dem Titel «Berücksichtigung der vielschichtigen Anforderungen innerhalb der metropolitanen und der grossstädtischen Agglomerationen» festgehaltenen Grundsätze gelten aus unserer Sicht in gleichem Masse für mittelstädtische Agglomerationen, wie z.B. die Agglomeration Chur darstellt. Eine Unterscheidung ist hier nicht angebracht.

Kapitel 2.3.5.4 Vorhaben, die der Bund grundsätzlich überprüft

Umfahrung Bivio: Die Ortsdurchfahrt Bivio leidet unter stark beengten räumlichen Verhältnissen. Vielerorts fehlen Gehwege vollständig, was die Sicherheit von Fussgängern stark beeinträchtigt. Mit Genugtuung dürfen wir feststellen, dass der Bund die Haltung des Kantons teilt und die Problemstellung in Bivio anerkennt und gewillt ist, diese im Rahmen separater Studien anzugehen. Gerne ist der Kanton bereit, das ASTRA bei der Ausarbeitung dieser Studien zu unterstützen. Wir hoffen auf eine baldige Umsetzung, damit die Grundlagen für eine Aufnahme ins nächste STEP Nationalstrassen geschaffen werden können.

Kapitel 2.3.5.5 Projekte, die nicht weiterbearbeitet werden

Umfahrung Mulegns: Es ist richtig, dass mit der Verschiebung der «Weissen Villa» die Engstelle in Mulegns entschärft werden konnte. Die Sichtverhältnisse

und auch die Sicherheit der Fussgänger entlang der Julierstrasse innerhalb von Mulegns sind aber immer noch unzureichend. Wir teilen die Sicht des Bundes deshalb nicht, dass auch unter Berücksichtigung des saisonalen Mehrverkehrs weitere Massnahmen unverhältnismässig seien. Die Tagesspitzen, insbesondere an den Wochenenden im Winterhalbjahr, können bis zu viermal höher sein als im Durchschnitt. Zudem hat sich die Nova Fundaziun Origen, Trägerin des Wakkerpreises 2018, zum Ziel gesetzt, die einmalige architektonische und kulturhistorische Substanz des Dorfes Mulegns zu erhalten und zu schützen. Sie hat in Mulegns die Gebäude «Post Hotel Löwe» sowie «Weisse Villa» gekauft und wird diese einer neuen Nutzung zuführen. Mit Ausstellungen, Rauminstallationen und kulturhistorischen Vorträgen soll Mulegns wieder zum Leben erweckt werden. Der Kanton und die Gemeinde Surses unterstützen diese Vorhaben.

Mit dieser Inwertsetzung werden bedeutend mehr Besucher in Mulegns erwartet. Die Verkehrssicherheit wird aufgrund der geringen Anzahl von Parkplätzen, der nur teilweise oder unzureichend vorhandenen Gehwege sowie der kleinen Aufenthaltsflächen im Freien erheblich leiden. Wir beantragen deshalb, dass durch das ASTRA ein Projekt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zeitnah erstellt wird.

Umfahrung Cunter/Savognin: Der Bund hält in der Vorlage fest, dass die beiden Ortsdurchfahrten eng seien, jedoch eine geringe Verkehrsbelastung und geringe Verträglichkeitsprobleme aufweisen würden. Der Bund bestätigt aber eine zumindest temporäre Trennwirkung durch das stärkere Verkehrsaufkommen während der Tourismussaison.

Wie bereits bei Mulegns festgehalten, können die Tagesspitzen, insbesondere an den Wochenenden im Winterhalbjahr bis zu viermal höher sein als im Durchschnitt. Cunter/Savognin ist im Surses der Haupttourismusort mit bis zu 74'000 Übernachtungen pro Jahr. Genau während dieses Zeitraums, in dem das Verkehrsaufkommen auf der Julierstrecke am höchsten ist, sind gleichzeitig auch am meisten Touristen in Cunter/Savognin anzutreffen. In den Ortskernen von Cunter und Savognin stehen den Fussgängern zum Teil nur eingeschränkte oder gar keine Möglichkeiten zur Verfügung, sich gefahrlos längs der Nationalstrasse zu bewegen. Es ist aus Gründen der Verkehrssicherheit zwingend notwendig, zumindest wie in Bivio, vertiefte Abklärungen in Form von Studien durchzuführen, um einen Planungsstand zu erreichen, der die Aufnahme ins nächste STEP Nationalstrassen sicherstellt.

Kapitel 2.3.7.4 Projekte der weiteren Realisierungshorizonte

Der Bund hält fest, dass er die Projekte der weiteren Realisierungshorizonte zwar langfristig als notwendig erachtet, im Vergleich zu den anderen Projekten jedoch aber als weniger prioritär. Der Bund wird ihre Notwendigkeit zu einem späteren Zeitpunkt überprüfen. Zudem haben die Projekte noch keinen Planungsstand erreicht, der eine Zuordnung in einen konkreten Realisierungshorizont rechtfertigen würde. Die Projekte müssen planerisch vertieft und im Rahmen der weiteren Fortschreibungen des STEP Nationalstrassen überprüft werden.

Aus Sicht des Kantons sind sämtliche Projekte auf der N13 und N29 so zu forcieren, dass die Grundlagen für eine Aufnahme ins nächste STEP Nationalstrassen geschaffen werden.

Kapitel 4.1 Auswirkungen auf den Bund

Simulation NAF 2024–2027: Die Einnahmen des Bundes aus dem Mineralölsteuerzuschlag werden aufgrund der fortschreitenden Elektrifizierung des Strassenverkehrs in den nächsten Jahren deutlich sinken. Dementsprechend sinken auch die Fondsreserven, wie Abbildung 9 deutlich zeigt.

Durch den Bund soll aufgezeigt werden, wie künftig die Speisung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sowie die Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) erfolgt.

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga, cheffe du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

envoi par courriel à : netzplanung@astra.admin.ch

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Delémont, le 26 avril 2022

Projet relatif

**au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027,
à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales,
au crédit d'engagement et
à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales :
Lancement de la procédure de consultation**

Madame la Conseillère fédérale,

Par courrier du 26 janvier 2022, vous avez invité les Gouvernements cantonaux à prendre position sur le projet mentionné sous rubrique. Le Gouvernement jurassien vous en remercie.

De manière générale, il partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel l'extension du réseau des routes nationales est urgente et importante.

Le Gouvernement jurassien souhaite attirer l'attention de la Confédération au sujet du tronçon de route nationale N18 entre Delémont et Bâle. Comme le rapport explicatif le mentionne, ce tronçon est l'un des goulets d'étranglement les plus importants au niveau national.

En effet, cet axe de circulation chroniquement surchargé présentait en 2020 la deuxième plus grande densité d'embouteillages de toutes les routes nationales. Malheureusement, la forte charge de trafic n'entraîne pas seulement une augmentation des heures d'embouteillage, mais s'accompagne également de pollution, de nuisances sonores et d'une diminution de la sécurité routière.

L'élimination des goulets d'étranglement sur la N18 est d'une grande importance non seulement pour trouver des solutions à ces problèmes mais aussi pour améliorer la qualité de vie au sein des agglomérations actuellement traversées.

La N18 joue un rôle structurant au niveau national du point de vue de la mobilité, mais également sur le plan économique. Elle est l'un des deux tronçons des routes nationales qui relie l'Arc lémanique à la région de Bâle, soit de Genève à Bâle deux des plus grandes villes du pays. En reliant l'agglomération de Bâle à celle de Delémont, la N18 est aussi un des vecteurs de développement au sein du Switzerland Innovation Park Basel Area lui aussi reconnu par la Confédération comme pôle de recherche majeur. Il est donc essentiel que cet axe routier soit

aménagé dans sa globalité pour répondre aux enjeux sociétaux, économiques et environnementaux. Cela permettra une meilleure coopération et de meilleurs échanges entre les entreprises, les établissements de formation et de recherche et, par conséquent, une meilleure compétitivité et capacité d'innovation de la région.

Ce rôle important est matérialisé par un fort engagement des milieux politiques et économiques de l'ensemble de la région concernée. Ainsi, un comité de soutien réunissant élus fédéraux, membres des législatifs cantonaux, maires de communes et associations économiques des cantons du Jura, des deux Bâle et de Soleure s'est créé et souhaite soutenir cantons et Confédération dans la réalisation des aménagements indispensables de la N18.

Au vu de ce qui précède le Gouvernement jurassien estime que le Conseil fédéral doit mettre un accent important sur ce tronçon. Le rapport explicatif estime que le projet n'est pas encore suffisamment abouti pour figurer dans le prochain PRODES des routes nationales, ce qui n'est pas satisfaisant pour les cantons concernés. Le Gouvernement jurassien demande donc deux adaptations essentielles.

Premièrement, le fait que l'Office fédéral des routes (OFROU) souhaite réaliser une étude de corridor est partagé et soutenu par le Gouvernement jurassien. Il est en effet essentiel qu'une réflexion approfondie ait lieu pour l'ensemble du tronçon. Cette étude doit toutefois être réalisée rapidement. Il ne serait pas admissible que la réalisation concrète des premiers travaux soit repoussée de manière importante pour des études qui débuteraient trop tard ou prendraient trop de temps. Il semble raisonnable de demander que cette étude soit terminée avant la fin de l'année 2023. Les collaborateurs de l'administration cantonale jurassienne et le comité de soutien à la N18 sont prêts à soutenir l'OFROU dans cette mission. Ils souhaitent en tous les cas y être associés.

Deuxièmement, le Gouvernement jurassien estime que cette étude de corridor n'exclut pas la possibilité d'inscrire à l'horizon 2030 les trois projets permettant de corriger les problèmes les plus urgents, à savoir les goulets d'étranglement de Angenstein, Laufon/Zwingen et Delémont. Ces projets ont certes été déposés il y a quelques années déjà, mais les cantons concernés sont évidemment prêts à participer activement à leur mise à jour au besoin. Il n'y a donc pas d'obstacle politique ni technique qui empêche une réalisation de ces projets à l'horizon 2030, réalisation souhaitée par l'ensemble des acteurs de la région.

Enfin, le Gouvernement jurassien estime que la finalisation complète du tronçon avec des mesures plus conséquentes devrait alors être intégrée dans le PRODES lors de la prochaine mise à jour.

Le Gouvernement jurassien part du principe que les moyens pour l'étude des corridors et les éventuels approfondissements ultérieurs seront englobés dans le crédit d'engagement ainsi que l'acquisition de terrain qui y est liée.

Le Gouvernement vous remercie une fois encore de lui avoir permis de participer à cette procédure de consultation et de la lecture attentive que vous ferez de ses remarques. Il vous prie de croire, Madame la Conseillère fédérale, à sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA

David Eray
Président



Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'Etat



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommuni-
kation UVEK

per Mail an:
netzplanung@astra.admin.ch

Luzern, 12. April 2022

Protokoll-Nr.: 495

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrasse, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassengesetz: Vernehmlassungsverfahren

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, *liebe Simonetta*
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 laden Sie die Kantonsregierungen ein, zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrasse, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassengesetz Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit zur Stellungnahme und beantworten Ihre Fragen im Namen und Auftrag des Regierungsrates innert der eingeräumten Frist wie folgt:

Für den Kanton Luzern war der Beschluss zum letzten Ausbauschritt von grosser Bedeutung. Das eidgenössische Parlament unterstützte den Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen mit den darin vorgesehenen Vorhaben. Darin war unter anderem das für den Kanton Luzern relevante Schlüsselprojekt Bypass Luzern enthalten. Das eidgenössische Parlament hat somit die Realisierung und Finanzierung dieses Projektes verbindlich beschlossen. Das Ausführungsprojekt wurde dementsprechend im Frühling 2020 öffentlich aufgelegt. Das damit angestossene Plangenehmigungsverfahren ist noch hängig und kann – wovon wir ausgehen – raschmöglichst abgeschlossen werden.

Parallel dazu kann auf der Basis der gemeinsamen Absichtserklärung zum weiteren Vorgehen im Zusammenhang mit der Aufwertung und einer ganzen oder teilweisen Überdeckung des Autobahnabschnitts Tunnel Schlund bis Portal Süd Tunnel Bypass eine gemeinsame Entscheidungsgrundlage für die Planung, die Finanzierung und den Bau einer Autobahnüberdeckung bzw. -einhausung zwischen dem Tunnel Schlund und dem Tunnelportal Süd des Bypasses beim Grosshof in Kriens ausgearbeitet werden. In diesem Bereich führt ein Teilstück der Autobahn A2 rund einen Kilometer lang weitgehend offen durch dicht bebautes

Siedlungsgebiet und wirkt sich auf den Lebensraum dort stark trennend aus. Die Unterzeichnenden erkennen die Chance einer stadträumlichen Aufwertung im Sinn einer Stadtreparatur mit einer weitergehenden Überdeckung bzw. Einhausung der Autobahn im Raum Schlund. Es ist dem Kanton Luzern ein Anliegen, dass dieses Vorhaben im Rahmen der Ausbauschritte so Berücksichtigung findet, dass die erforderlichen Bundesmittel dafür im Zeitpunkt der Umsetzung zur Verfügung stehen.

Beim Autobahnanschluss Buchrain schliesslich besteht aus unserer Sicht – anders als in der Vernehmlassungsvorlage vorgesehen – zu einem früheren Zeitpunkt Handlungsbedarf, weshalb wir dazu in den Ausführungen im Fragebogen einen entsprechenden Ergänzungsantrag stellen.

Zu den Fragen im Einzelnen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja.

2. *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*

Damit die gewünschte Wirkung einer Entlastung der Siedlungsgebiete erzielt werden kann, braucht es bei Nationalstrassenprojekten flankierende Massnahmen auf den umliegenden Kantons- und Gemeindestrassen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die geschaffenen Kapazitäten letztlich mehr Verkehr erzeugen. Hierzu ist eine integrierte oder mindestens eine abgestimmte Planung über alle Staatsebenen notwendig. Rund um Autobahnanschlüsse wachsen die Herausforderungen für den öffentlichen Verkehr in Bezug auf dessen Zuverlässigkeit aufgrund von Stausituationen. Das ungehinderte Abfliessen des Verkehrs ab der Autobahn auf das untergeordnete Netz schafft Probleme und muss künftig dosiert und abgestimmt auf das untergeordnete Netz erfolgen.

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?*

Ja, die Aussagen sind nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. *Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?*

Der Autobahnanschluss Buchrain erfüllt die Anforderungen bezüglich Funktionsfähigkeit, Sicherheit und Störanfälligkeit bereits heute nicht (mehr) in genügendem Masse. Gleichwohl ist ein Ausbau dieses Anschlusses erst zusammen mit der Erweiterung des Abschnitts N14 Buchrain–Rütihof auf 6 Spuren im Realisierungshorizont 2040 vorgesehen. Der 6-Spur-Ausbau ab Verzweigung Rotsee bis Buchrain dagegen erfolgt bereits im Zusammenhang mit dem beschlossenen Projekt Bypass Luzern bis zirka 2033.

Antrag:

Der Ausbau des Anschlusses Buchrain ist bereits im Zusammenhang mit dem 6-Spur-Ausbau Verzweigung Rotsee–Buchrain zu realisieren, was so ausdrücklich zu ergänzen ist.

Begründung:

Mit dem Spurabbau von drei auf zwei Fahrstreifen im Bereich des Anschluss Buchrain, wie er spätestens mit der Realisierung des Ausbaus auf dem Abschnitt N14 Buchrain–Rütihof entstände, sind eine Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit und der Sicherheit sowie eine erhöhte Störanfälligkeit des Verkehrsflusses auf der N14 zu befürchten. Damit verbunden sind weitere negative Auswirkungen auf den Anschluss Buchrain. Beides gilt es unbedingt zu vermeiden. Zudem macht es Sinn, dass der Anschluss Buchrain, der für den 6-Spur-Ausbau im Abschnitt Verzweigung Rotsee–Buchrain (Bypass, Teilprojekt 1) ohnehin angepasst werden muss, nur einmal und damit in einem Schritt – also mit dem Teilprojekt 1 des Gesamtprojekts Bypass – baulich angepasst wird, womit sich auch Synergien nutzen lassen.

5. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungs-horizonten und zum Ausbauschnitt 2023?*

Über die Antworten zur Frage 4 zuvor hinaus haben wir keine weiteren Bemerkungen anzubringen.

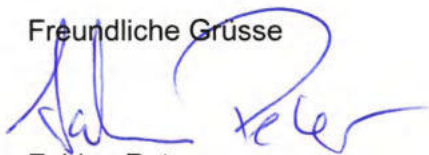
Weitere Bemerkungen

6. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Wie eingangs ausgeführt, ist es uns ein Anliegen, dass die Erwähnung der laufenden Prüfung einer ganzen oder teilweisen Überdeckung des Autobahnabschnitts Tunnel Schlund bis Portal Süd Tunnel Bypass und der Erarbeitung einer gemeinsamen Entscheidungsgrundlage für die Planung, die Finanzierung und den Bau einer Autobahnüberdeckung bzw. -einhausung zwischen dem Tunnel Schlund und dem Tunnelportal Süd des Bypasses beim Grosshof in Kriens im Rahmen der Ausbauschnitte so Berücksichtigung findet, dass die erforderlichen Bundesmittel dafür im Zeitpunkt der Umsetzung zur Verfügung stehen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anträge und Bemerkungen bei der weiteren Behandlung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Fabian Peter
Regierungsrat



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel :
netzplanung@astra.admin.ch

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
3001 Berne

Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027 et aux planifications et adaptations réglementaires qui y sont liées

Madame la conseillère fédérale,

Nous avons bien reçu la consultation relative aux éléments stratégiques mentionnés sous rubrique et vous remercions de nous avoir consulté à cet égard.

Le canton de Neuchâtel n'étant pas le plus concerné, dans la mesure où les besoins de notre région ont fort heureusement déjà été pris en compte dans le cadre du Nouvel Arrêté sur le Réseau (NAR) entré en vigueur au 1^{er} janvier 2020, nous ne formulerons pas de remarques de fond sur les éléments de planification autres que financiers, à l'exception de quelques sujets qui nous semblent importants.

Actuellement, la liaison N20-N5 en direction de Lausanne n'apparaît nulle part dans les projets de l'horizon de réalisation 2040, ni même ultérieurement. Or, la charge de trafic transitant à travers l'agglomération du Littoral neuchâtelois, faute de liaison autoroutière, est importante et dommageable du point de vue des impacts qu'elle génère, tant au niveau de la sécurité routière que sous l'angle de la pollution atmosphérique et de bruit routier. Le projet d'une nouvelle liaison répondrait en tout point aux critères cités en page 35 du rapport qui déterminent les conditions à remplir pour en envisager l'inscription dans PRODES. Dès lors, nous demandons qu'une liaison soit étudiée qui permettrait de drainer le trafic autoroutier hors de la ville de Neuchâtel entre l'extrémité sud des Gorges du Seyon et Serrières ou Auvernier/Colombier.

Par ailleurs, nous relevons que, selon ce qui figure aux pages 12 et 76 du rapport, le tronçon de la route nationale N20 entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est considéré comme un goulet d'étranglement de degré III, soit le plus sévère, analyse que nous rejoignons dans la mesure où le dépassement de la capacité est effectif et les perturbations sont importantes, en particulier dans la jonction de Vauseyon et, naturellement, dans les traversées du Locle et de La Chaux-de-Fonds.

Il apparaît également que les besoins financiers annuels pour l'exploitation des routes nationales entre 2024 et 2027, selon les chiffres figurant en page 24 du rapport, ont diminué par rapport à la période 2020-2023 (page 22), sans qu'il soit possible d'en comprendre la raison.

En tout état de cause, il ne nous semble pas raisonnable de prévoir une diminution de ces moyens alors que l'entretien et l'exploitation de toute infrastructure routière est synonyme de bon fonctionnement pour ses usagers et de maîtrise des processus de dégradation, tant pour les chaussées que pour les ouvrages.

Dans ce sens, entre Ins et Löwenberg, il faut signaler que la chaussée est passablement déformée et dans un état dégradé. Nous demandons que sa réfection figure en première priorité dans les projets d'entretien à court terme.

Concernant les questions de financement, nous souhaitons encore mentionner le besoin impératif de disposer de normes pertinentes et adaptées à la réalité en matière de conception, d'aménagement et de construction des routes. Il s'avère qu'aujourd'hui, la VSS est bien en peine de définir une ligne stratégique et la production de normes fondées sur l'expérience des principaux utilisateurs que sont l'OFROU et les cantons. Il s'agirait donc de prévoir un montant annuel spécifiquement dédié au financement de la normalisation, de manière à ce que la maîtrise des besoins en la matière et d'adéquation à la pratique puisse être garantie. La législation fédérale (art. 86 al. 3 let. f de la Constitution fédérale et art. 37 LUMin) indique d'ailleurs déjà que « la recherche liée à la circulation routière » est financée par la Confédération. Dans la mesure où il s'agit de l'outil de travail de base pour la gestion de l'ensemble des étapes de vie d'une route, il apparaît fondé de le financer par ce biais.

Nous ne voudrions pas terminer cette prise de position sans relever que les contournements du Locle et de La Chaux-de-Fonds figurent comme attendu en bonne place dans les projets définitivement approuvés, avec une planification à 2021, respectivement 2030 pour leur réalisation. Nous sommes très satisfaits de constater que l'OFROU s'est véritablement approprié ces projets et mène activement leur planification et réalisation.

Nous vous sommes encore une fois gré de nous avoir consulté et surtout de tenir compte de nos apports, et vous prions de croire, Madame la conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 27 avril 2022

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAVRE

La chancelière,
S. DESPLAND



Annexe : 1 questionnaire



Questionnaire concernant le projet mis en consultation relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024–2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?
Oui
2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?
Oui, voir courrier du Conseil d'État.

Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027

3. La hauteur du plafond de dépenses demandé pour les routes nationales sur la période 2024–2027 est-elle réaliste ?
Il convient d'ajouter un montant annuel pour les coûts de normalisation dans le domaine de la circulation routière, notamment dans le but de permettre une mise à disposition gratuite des normes VSS (voir remarque au point 6).

Programme de développement stratégique des routes nationales

4. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?
Voir courrier du Conseil d'État.
5. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023 ?
Il en manque, voir courrier du Conseil d'État.

Autres remarques

6. Quelles autres remarques souhaitez-vous formuler sur le projet mis en consultation ?

Au vu des chiffres indiqués dans le rapport de consultation, l'opération « reprise de 400 km de routes cantonales dans le réseau national NAR » semble être au bénéfice du FORTA.

L'opportunité de traiter une fois pour toute la question du financement de la normalisation, incluant la mise à disposition gratuite des normes en matière de circulation routière en Suisse, est donnée.

La législation fédérale (art. 86 al. 3 let. f de la Constitution fédérale et art. 37 LUMin) indique d'ailleurs déjà que « la recherche liée à la circulation routière » est financée par la Confédération.

Il est proposé que la recherche, les travaux de normalisation et la mise à disposition gratuite des normes en matière de circulation routière soient financés par le FORTA.

Pour le solde, voir courrier du Conseil d'État.

Merci de bien vouloir vous fonder sur le présent questionnaire pour structurer votre avis sur le projet mis en consultation.



CH-6371 Stans, Dorfplatz 2, Postfach 1246, STK

PER E-MAIL

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Telefon 041 618 79 02
staatskanzlei@nw.ch
Stans, 12. April 2022

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Stellungnahme und Antrag

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 26. Januar 2022 das UVEK beauftragt, unter anderem bei den Kantonen zur oben genannten Vorlage ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat das UVEK die Kantonsregierungen eingeladen, zu den Ausführungen im erläuternden Bericht und zu den gestellten Fragen gemäss Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat dankt Ihnen für diese Möglichkeit und äussert sich dazu wie folgt:

1 Zum Fragenkatalog

1.1 Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Regierungsrat des Kantons Nidwalden ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Auswahl der zukünftigen Projekte sollte insbesondere auf die Änderungen der Prognosen der Verkehrsperspektiven 2050 des Bundesamts für Raumentwicklung angepasst werden.

1.2 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?

Der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 ist nachvollziehbar und wird durch den Regierungsrat befürwortet. Um eine angemessene Qualität der Nationalstrassen zu gewährleisten, sind der Betrieb, der Unterhalt und der Ausbau im Sinne von

Anpassungen mit den entsprechenden Mitteln zu finanzieren.

1.3 Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Aus Sicht des Regierungsrates des Kantons Nidwalden ist das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrasse in Bezug auf den beantragten Projektumfang nachvollziehbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschrift 2023?

Der Bypass Luzern kann seine volle Funktionalität aber nur entfalten, wenn der Zulauf zwischen Hergiswil und Horw entsprechend ausgebaut wird. Dafür sind auf dem ganzen Abschnitt durchgängig drei Spuren vorzusehen. Leider ist dieses Projekt weder im Realisierungshorizont 2030 enthalten, noch auf der Liste für den Realisierungshorizont 2040 aufgeführt. Durch die absehbare Verkehrszunahme nach der Realisierung des Bypasses Luzern droht eine Verstärkung des bereits bestehenden Verkehrsengpasses auf dem Abschnitt Hergiswil – Horw. Da es sich teilweise um eine Tunnelstrecke handelt, ist die Planung absehbar sehr aufwändig und sollte entsprechend frühzeitig angegangen werden.

Antrag: Es ist eine beidseitige 3-spurigen Autobahnführung zwischen Hergiswil und Horw sowie deren baldige Projektierung für die zukünftige Entwicklung des Nationalstrassennetzes aufzunehmen. Das Projekt soll spätestens in den Realisierungshorizont 2040 eingestellt werden.

1.4 Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

In der Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020-2023 wurde eine angemessene Abstimmung zwischen dem STEP Strasse und den Agglomerationsprogrammen vermisst und auch entsprechend in der Stellungnahme erwähnt. Im erläuternden Bericht zu der jetzigen Vorlage wird auf das Verhältnis zu den Strategien des Bundes bewusst näher eingegangen. Die im STEP Nationalstrassen vorgesehenen Erweiterungsprojekte werden mit den geplanten Massnahmen in den Agglomerationen und den Bahninfrastrukturen koordiniert. Diese Entwicklung bewertet der Regierungsrat des Kantons Nidwalden positiv.

Bezüglich der bereits früher beschlossenen Projekte nimmt der Regierungsrat dankend zur Kenntnis, dass die beschlossenen Verbesserungen auf der A2 auf dem Gebiet der Gemeinde Hergiswil rasch umgesetzt wurden. Auch nimmt der Regierungsrat den raschen Planungsfortschritt für den Bypass Luzern erfreut zur Kenntnis. Für das Funktionieren des regionalen und nationalen Verkehrssystems ist dieser von zentraler Bedeutung.

Freundliche Grüsse
NAMENS DES REGIERUNGSRATES



Karin Kayser-Frutschi
Landammann




Armin Eberli
lic. iur. Armin Eberli

Geht an:
- netzplanung@astra.admin.ch

T +41 52 632 71 11
F +41 52 632 72 00
staatskanzlei@sh.ch

Regierungsrat

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

per Mail (PDF und Word) an netzplanung@astra.admin.ch

Schaffhausen, 12. April 2022

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz; Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie uns eingeladen, zum oben genannten Geschäft Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens. Gerne möchten wir Ihren Fragenkatalog wie folgt beantworten:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja. Wir begrüssen, dass die Beschlüsse zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen und zum STEP Nationalstrassen mit Ausbauschritt 2023 getrennt erfolgen. So untersteht der Beschluss zum Zahlungsrahmen nicht dem Referendum.

2. *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*

Ja. Das Nationalstrassennetz ohne NEB Strecken wurde umfassend analysiert und die Zuteilung der Ausbauprojekte in die Realisierungshorizonte auf Basis der Analyse neu vorgenommen. Bei den NEB Strecken wurden die von den Kantonen eingereichten Ausbauprojekte einer Grobbeurteilung unterzogen, welche die Basis darstellt für die Zuteilung in drei Kategorien a) Aufnahme in den STEP, b) Umfassende Beurteilung im Hinblick auf die STEP Fortschreibung in vier Jahren und c) keine Weiterbearbeitung. Das Nationalstrassennetz wird damit in der Vorlage umfassend berücksichtigt.

Die Analyse der bedeutendsten Grenzzollanlagen fehlt in der Vorlage jedoch hingegen gänzlich. Der Ausbau bzw. die Optimierung der grössten Zollanlagen inklusive LKW-Parkierungsmöglichkeiten und Schwerverkehrskontrollzentren an den Übergängen ist von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung.

Wir beantragen deshalb, die Vorlage entsprechend zu ergänzen. Bei der Grobbeurteilung der NEB Strecken ist die Bedeutung der Grenzübergänge zu berücksichtigen.

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?*

Ja, der Umfang ist nachvollziehbar und scheint angemessen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. *Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?*

Aus Sicht des Kantons Schaffhausen ist der Projektumfang (mit Ausnahme der beantragten Anpassungen gemäss Antworten 5b und 5c) vollständig. Ob in anderen Regionen der Schweiz Ergänzungen des Projektumfangs nötig sind, können wir nicht beurteilen:

5. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?*

Wir äussern uns nicht zu den Priorisierungen der Ausbauprojekte in anderen Regionen und Kantonen. Der Kanton Schaffhausen ist von drei Projekten betroffen:

- a) *N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel (Realisierungshorizont 2030, Ausbauschnitt 2023)*

Der Regierungsrat bedankt sich für die Aufnahme des Projekts im Ausbauschnitt 2023. Das Projekt ist zentral für die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse und die Entwicklung der Agglomeration Schaffhausen. Eine Nichtaufnahme des Projekts hätte schwerwiegende Folgen für den Kanton und die Stadt Schaffhausen. Wir unterstützen das Ausbauprojekt vorbehaltlos, wie dies der Stellungnahme zum Generellen Projekt zu entnehmen ist. Das Ausführungsprojekt ist weit fortgeschritten. Die öffentliche Auflage ist im Jahr 2023/24 geplant. Der Baubeginn ist vor 2030 realistisch.

b) *N4 Erweiterung Cholfirsttunnel (weitere Realisierungshorizonte)*

Aktuell wird am Cholfirsttunnel ein parallel verlaufender Sicherheitsstollen gebaut. Mit dem Sicherheitsstollen werden die Richtlinien zur Tunnelsicherheit des Bundesamts für Strassen eingehalten. Die Lage des Sicherheitsstollens ist so gelegt, dass er zu einem späteren Zeitpunkt zu einer vollwertigen 2. Tunnelröhre ausgeweitet werden kann.

Das Verkehrsaufkommen liegt im Cholfirsttunnel bei rund 25'000 Fz/Tag (DTV), rund 15 – 20 % tiefer als im Fäsenstaubtunnel. Die Kapazität Richtung Süden (zwei Fahrspuren) ist langfristig ausreichend. Die Kapazität Richtung Norden ist im Cholfirsttunnel ausreichend. Die Problemstellung von Rückstauungen im Cholfirsttunnel und darüber hinaus bis über den Anschluss Dachsen-Uhwiesen (Fahrtrichtung Nord) liegt bei der Einfahrt Schaffhausen Süd Richtung Norden, welche die Stauwurzel darstellt. Die Einfahrt Schaffhausen Süd wird mit dem Projekt Fäsenstaubtunnel II so gestaltet, dass kein Einfädeln mehr nötig ist (Erweiterung Portal).

Die Dringlichkeit für eine 2. Tunnelröhre am Cholfirst ist abhängig von der Verkehrsentwicklung auf der Transitachse A4. Nach der Inbetriebnahme des Fäsenstaubtunnels II – ca. im Jahr 2040 – wird sich zeigen, wie der Verkehrsfluss im Cholfirsttunnel Richtung Norden sein wird. Falls es zu diesem Zeitpunkt Verkehrsprobleme geben wird, muss der Ausbau mit einer 2. Tunnelröhre rasch erfolgen können.

Das Bundesamt für Strassen wird voraussichtlich in den Jahren 2040 – 2050 mit der Sanierung des Cholfirsttunnels I konfrontiert sein. Es ist fraglich, ob eine Sanierung unter Betrieb möglich ist. Falls nicht, ist das Ausbauprojekt der 2. Tunnelröhre zu forcieren und per 2050 bereitzustellen.

Wir beantragen aus den oben genannten Gründen, das Projekt N4 Erweiterung Cholfirsttunnel dem Realisierungshorizont 2040 zuzuweisen. In den kommenden vier Jahren soll die Planung der zweiten Tunnelröhre vorangetrieben werden und insbesondere soll vertieft geprüft werden, ob eine Sanierung des bestehenden Tunnels unter Betrieb möglich ist. Falls nicht, muss der Ausbau des Cholfirsttunnels beschleunigt werden.

c) *Ausbau NEB Strecke Schaffhausen-Thayngen*

Der Bund verzichtet gemäss Vernehmlassungsvorlage auf die Aufnahme des Ausbaus der NEB Strecke zwischen Schaffhausen und Thayngen (Grenzübergang Thayngen/Bietingen mit Anschluss an A81 in Deutschland).

Das Verkehrsaufkommen liegt auf der A4 zwischen Herblingen und Thayngen bei rund 21'500 Fz/Tag (DTV), rund 30 % tiefer als im Fäsenstaubtunnel. Derzeit besteht kein Kapazitätsproblem. Die Dringlichkeit für den Ausbau auf vier Spuren ist abhängig von der Verkehrsentwicklung, die auf der internationalen Transitachse schwer abschätzbar ist. Die Strecke sollte periodisch

und systematisch überprüft werden. Es ist deshalb wichtig, dass das Ausbauprojekt in den kommenden vier Jahren vom Bund nochmals umfassend überprüft wird. Es ist auch zu prüfen, ob es alternative Ausbaumöglichkeiten zum Projekt, das der Kanton Schaffhausen dem Bund vorgeschlagen hat, gibt.

Der Schaffhauser Regierungsrat beantragt, den Ausbau der NEB Strecke zwischen Schaffhausen Herblingen und Thayngen nochmals umfassend zu überprüfen. Die Strecke soll zum jetzigen Zeitpunkt deshalb gemäss Anhang 5 der Vorlage der Kategorie «Weitere Studien / Vertiefung» zugeteilt werden. Im Rahmen dieser Vertiefung ist insbesondere auch die Grenzzollanlage Thayngen-Bietingen zu überprüfen. Diese umfassende Prüfung ist notwendig, um in vier Jahren bei der Fortschreibung des STEP Nationalstrassen die richtige Zuweisung des Projekts vorzunehmen.

Der Kanton Schaffhausen ist sich bewusst, dass der Ausbau der Strecke zwischen Herblingen und Thayngen noch mindestens zwei Jahrzehnte dauern wird. Das bedeutet, dass der Verkehr in dieser Zeitspanne über die bestehende Strasseninfrastruktur abgewickelt werden muss. Diese Infrastruktur ist im Rahmen des baulichen Unterhalts bzw. Ausbaus der bestehenden Infrastruktur im Sinne von Anpassungen zu verbessern, insbesondere was die Verkehrssicherheit, die Umweltrisiken und die Vernetzung des überregionalen Wildtierkorridors angeht. Der Regierungsrat beantragt, diese Projekte in den kommenden Jahren zügig umzusetzen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir haben keine weiteren Bemerkungen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anträge und Anliegen.



Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Dr. Cornelia Stamm Hurter

Der Staatsschreiber:

Dr. Stefan Bilger

6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Schwyz, 12. April 2022

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

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK den Kantonsregierungen die Unterlagen zur Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Stellungnahme bis am 30. April 2022 unterbreitet. Gerne machen wir von dieser Möglichkeit Gebrauch und beantworten die gestellten Fragen wie folgt:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Für die ganze Schweiz, aber auch den Kanton Schwyz ist ein funktionierendes Nationalstrassennetz von hoher Bedeutung. Ein solches setzt den Einsatz ausreichender finanzieller Mittel für einen zeitgemässen Betrieb, Unterhalt und Ausbau voraus.

Für den Kanton Schwyz sind vorliegend hauptsächlich die geplanten Massnahmen in der Region Zürich auf der Nationalstrasse Nr. 3 und in der Region Luzern auf der Nationalstrasse Nr. 14 von Relevanz. Der Kanton Schwyz begrüsst auch das Vorhaben auf der Zürcher Oberlandautobahn Nr. 15.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Nationalstrassen sind massive Bauwerke im Raum der dicht besiedelten Schweiz. Anpassungen und/oder allfällige Neutrassierungen von Nationalstrassen zugunsten der Siedlung und Landschaft (beispielsweise durch Überdachungen) werden nicht thematisiert resp. mögliche Lösungen nicht aufgezeigt. Auch langfristige Netzergänzungen im Kontext bestehender Kantonsstrassen werden nicht beleuchtet. So könnten auch neue Autobahnzubringerstrassen und neue Anschlüsse von Bedeutung für das Nationalstrassennetz sein.

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?

Ja. Keine Bemerkungen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Der Kanton Schwyz hat im Entwicklungsprogramm nur eine geringe Bedeutung. Die heute bestehenden Nationalstrassen (sowie die hoffentlich bald in die Ausführung gehende neue Axenstrasse) sind auf den Stammstrecken mehrheitlich genügend. Grössere Sorgen bereiten dem Kanton Schwyz mehrere hochbelastete Autobahnanschlüsse (insbesondere Küssnacht, Lachen, Wollerau). Seine Begehren für einen zusätzlichen sowie zwei auszubauende Anschlüsse sind dem ASTRA bekannt und wurden von diesem verdankenswerterweise bereits positiv aufgenommen. Der Kanton Schwyz hofft hier auf eine möglichst zielgerichtete und rasche Weiterbearbeitung.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Keine Bemerkungen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:



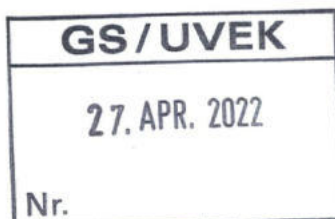
Petra Steimen-Rickenbacher
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatschreiber

Kopie an:

- die Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.



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

26. April 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 Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Am 26. Januar 2022 haben Sie uns die oben erwähnte Vorlage zur Vernehmlassung unterbreitet. Dafür bedanken wir uns und nehmen gerne die Gelegenheit wahr, uns dazu zu äussern.

Mit dieser Vorlage unterbreitet der Bundesrat den Eidgenössischen Räten das aktualisierte Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Gestützt darauf beantragt er einen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschnittes 2023 sowie für die Planung und Konkretisierung der übrigen Erweiterungsprojekte. Neu werden auch drei ehemals kantonale Vorhaben in das Entwicklungsprogramm aufgenommen.

Weiter beantragt der Bundesrat einen vierjährigen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen sowie deren Ausbau im Sinne von Anpassungen. Die beantragten Mittel werden aus dem Fonds für Nationalstrassen und dem Agglomerationsverkehr (NAF) finanziert.

I Grundsätzliche Bemerkungen

Mit der durch den Kanton Solothurn führenden, äusserst stark belasteten Nationalstrasse A1, mit einer Verkehrsbelastung an Werktagen von rund 85'000 bis 95'000 Fahrzeugen, ist unser Kanton auf eine langfristig funktionsfähige Nationalstrasseninfrastruktur angewiesen.

Der Regierungsrat unterstützt vor diesem Hintergrund die Stossrichtung der Vorlage. Betrieb, Unterhalt sowie der gezielte Ausbau der Nationalstrasse sind von grosser Bedeutung für die Sicherstellung der Funktionalität eines leistungsfähigen Verkehrssystems.

Das Projekt für den 6-Spurausbau des Abschnittes Luterbach - Härkingen wurde in diesem Zusammenhang vom UVEK im Dezember 2020 genehmigt. Der Baubeginn ist für 2024 vorgesehen. Wir unterstützen dieses Projekt ausdrücklich.

Zur Vorlage «Ausbauschnitt 2019» haben wir mit unserem Schreiben vom 24. April 2018 Stellung genommen. Bei dieser Gelegenheit haben wir verschiedene Anträge gestellt. Insbesondere

haben wir damals gefordert, das 6-Spurausbauprojekt des Nationalstrassen-Abschnittes Kirchberg - Luterbach zeitlich zu priorisieren. Wir stellen nun fest, dass der Ausbau des Abschnittes Kirchberg - Luterbach auch in der aktuellen Vorlage weder dem Realisierungshorizont 2030 noch dem Realisierungshorizont 2040 zugeteilt wird. Wir können diese Folgerung von Seiten des Bundes nicht nachvollziehen und erneuern an dieser Stelle unsere Forderung, dem Ausbau des Abschnittes Kirchberg - Luterbach als einem zentralen und bereits heute ausgelasteten Element des Schweizerischen Nationalstrassennetzes einen grösseren Stellenwert zukommen zu lassen (s. Antwort zu Frage 5).

Zu den von Ihnen gestellten Fragen äussern wir uns wie folgt:

II Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja.

2. *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*

Ja.

Wir vermissen auch in der vorliegenden Botschaft Aussagen, wie der Bund mittelfristig der fallweise mangelhaften Leistungsfähigkeit bestehender Nationalstrassenanschlüssen in unserer Region entgegenwirken wird. So weisen im Kanton Solothurn verschiedene Anschlüsse der A5 Luterbach - Biel (Anschlüsse Grenchen, Solothurn und Biberist) aufgrund des stetig anwachsenden Verkehrsaufkommens in den Hauptverkehrszeiten zu geringe Leistungsfähigkeiten auf und gefährden damit die Verkehrssicherheit. Der Kanton Solothurn hat bereits in seiner Vernehmlassung zur Vorlage aus dem Jahr 2018 auf diesen Aspekt hingewiesen. Die Planung zweckmässiger Massnahmen werden zurzeit in Zusammenarbeit zwischen dem Kanton Solothurn und dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) erarbeitet. Die entsprechenden Planungsarbeiten werden durch das ASTRA mitfinanziert, erste Lösungsmöglichkeiten liegen vor. Die diesbezügliche Zusammenarbeit erleben wir als konstruktiv, wofür wir uns an dieser Stelle bedanken. Wir erwarten jedoch, dass anschliessend der planerischen Arbeiten auch deren bauliche Umsetzung zeitnah angegangen wird.

Antrag:

Wir beantragen, dass die entsprechenden Planungsarbeiten weiterhin zügig vorangetrieben werden und die erforderlichen Anpassungen der Nationalstrassenanschlüsse Grenchen, Solothurn und Biberist baulich zeitnah in Angriff genommen werden.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

3. *Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 nachvollziehbar?*

Ja.

Die Zustimmung erfolgt unter der Annahme, dass im Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027 Mittel für die Anpassung der vorgenannten Nationalstrassenanschlüsse der A5 eingestellt sind.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. *Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?*

Das strategische Entwicklungsprogramm berücksichtigt die Tatsache, dass per 1. Januar 2020 rund 400 Kilometer zusätzliche Strassen von den Kantonen an den Bund übergeben und in das Nationalstrassennetz aufgenommen wurden, nicht vollumfänglich. Die von den Kantonen entwickelten Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken werden nur insoweit berücksichtigt, sofern sich deren Notwendigkeit und Zweckmässigkeit bereits bestätigt haben.

Der Abschnitt N18 Delémont - Basel wurde ebenfalls in das Nationalstrassennetz aufgenommen. Die Kantone BL und JU haben dem Bund dabei die drei Projekte Umfahrung Delémont (JU), Umfahrung Laufen - Zwingen (BL) und Muggenbergtunnel inkl. Knoten Angenstein (BL) übergeben. Aus Sicht des Bundes weisen die Projekte unterschiedliche Planungsstände auf und sind teilweise vor längerer Zeit erarbeitet worden. Gemäss der Vorlage fehlt es für diese Vorhaben an einer integralen Betrachtung des gesamten Abschnittes. Eine Aufnahme der drei Vorhaben in das Entwicklungsprogramm kommt aufgrund des heutigen Wissensstandes für den Bund nicht in Frage. Der Bund sieht jedoch vor, für die N18 eine umfassende Korridorstudie durchzuführen.

Auch der Kanton Solothurn ist indirekt vom Problemdruck auf der Achse Delémont - Basel betroffen. Wir begrüssen somit sehr, dass der Bund den Problemdruck auf der Achse Delémont - Basel anerkennt und bereit ist, mittels der Korridorstudie Lösungen zu erarbeiten. Es ist uns ein Anliegen, dass diese Arbeiten zügig vorangetrieben werden, so dass allfällige Massnahmen möglichst zeitnah weiter konkretisiert und umgesetzt werden können. Möglicherweise ergeben sich erste punktuelle Handlungsmöglichkeiten bereits im Rahmen des «Ausbaus im Sinne von Anpassungen». Grössere Massnahmen sollten dann mit der nächsten Aktualisierungsrunde des STEP in selbiges aufgenommen werden.

Mit Nachdruck möchten wir darauf hinweisen, dass bereits heute der Abschnitt Basel - Aesch in den Spitzenzeiten überlastet ist, z. B. beim Anschluss Reinach; es ist zu erwarten, dass sich die Situation verschärfen wird. Die Stausituation in diesem Abschnitt soll ebenfalls analysiert und Lösungen sollen erarbeitet werden. Allenfalls sind aufwendige Massnahmen nötig wie z. B. eine Aufweitung des Tunnels Reinach für eine Verlängerung von Verflechtungsstrecken etc. Wir unterstützen es daher sehr, dass in die Korridorstudie die gesamte Strecke zwischen Delémont und Basel einbezogen werden soll.

Wir gehen davon aus, dass die Mittel für die Korridorstudie und allfällige anschliessende Vertiefungen grundsätzlich im Verpflichtungskredit «für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten und den damit zusammenhängenden Landerwerb» einkalkuliert sind und bitten darum, diese aufgrund der vorstehenden Ausführungen nötigenfalls zu erhöhen.

5. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?*

Auch im aktualisierten Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen sind im Raum Bern / Solothurn für den Realisierungshorizont 2030 der Ausbau der Abschnitte Wankdorf - Schönbühl und Schönbühl - Kirchberg vorgesehen. Damit wird - mit Ausnahme des Abschnittes Kirchberg - Luterbach - die gesamte Strecke zwischen Bern und dem Autobahnkreuz Wiggertal bis 2030 ausgebaut sein.

Der Abschnitt Kirchberg - Luterbach ist jedoch weiterhin lediglich der Kategorie «Weitere Realisierungshorizonte» zugeteilt (vgl. Tabelle 8, S. 49 der Vorlage).

Wir wiederholen somit unsere Forderung vom 24. April 2018: Im Falle von Stausituationen auf der Strecke Kriegstetten - Subingen - Deitingen belastet bereits heute ein massiver Ausweichverkehr die Gemeinden entlang der Ausweichrouten. Die Region verliert durch den Ausweichverkehr mit dieser schweizweit bekannten Stauproblematik an Standortattraktivität. Die verstopften Ortsdurchfahrten führen zu einer Reduktion der Wohn- und Lebensqualität.

Diese Situation wird sich im Falle der Umsetzung der vorgesehenen Projektpriorisierungen deutlich verstärken. Der Abschnitt Kirchberg - Luterbach wird ein noch massiveres «Nadelöhr» auf der A1-Achse darstellen. Die heutigen regionalen Probleme werden sich damit akzentuieren. Dies widerspricht u.a. den Zielsetzungen der Vorlage (Ziffer 2.3.4.1), dass insbesondere

- das nachgelagerte Strassennetz zu entlasten ist
- die Funktionsfähigkeit jederzeit aufrechterhalten werden kann - auch bei Ereignissen und Unterhaltsarbeiten
- der Durchgangsverkehr das nachgelagerte Strassennetz nicht tangiert.

Antrag:

Das 6-Spurausbauprojekt des Nationalstrassenabschnittes Kirchberg - Luterbach ist zeitlich zu priorisieren, d.h. spätestens im Realisierungshorizont 2040 umzusetzen.

Weitere Bemerkungen6. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Die in der Vorlage unter Ziffer 4.5. (Auswirkungen auf die Raumordnung) und Ziffer 4.6. (Auswirkungen auf die vernetzte Mobilität im öffentlichen Verkehr) dokumentierten Aussagen unterstützen wir sehr. Die entsprechenden Zusammenhänge können wir exemplarisch am 6-Spurausbau Luterbach-Härkingen und der angestrebten Raum- und Mobilitätsentwicklungen im Gäu (Bezirke Gäu und Untergäu) illustrieren. Analoge Effekte sind aber ebenso für das Projekt Kirchberg - Luterbach zu nutzen: Die Gemeinden des Gäu und der Kanton haben im Prozess «All-Gäu» gemeinsam eine umfassende Langfristperspektive für die räumliche Entwicklung erarbeitet. Das unterlegte Verkehrskonzept ist stark auf die beiden multimodalen Verkehrsdrehscheiben in Egerkingen und Oensingen ausgerichtet. Aus übergeordneten Zielsetzungen und Leitsätzen wurde eine breite Palette abgestimmter Massnahmen hergeleitet. So soll z.B. der grossräumige Personenverkehr konsequent auf Autobahn und Schiene verlagert werden. Zusammen mit der Reduktion der Ausweichverkehre wird eine Entlastung der Ortsdurchfahrten angestrebt, welche die Gemeinden ihrerseits mit eigenen Begleitmassnahmen für die Beruhigung der Ortsdurchfahrten nutzen und weiter fördern werden. Für die unterschiedlichen Teilräume des «All-Gäu» und v.a. für die Erreichbarkeit der beiden Bahnhöfe wird eine bessere kleinräumige Vernetzung mit dem ÖV, dem Velo sowie zu Fuss ausgestaltet. Der 6-Spurausbau Luterbach - Härkingen ist somit zusammen mit der Angebotsentwicklung des Schienenfernverkehrs integraler Bestandteil der angestrebten Raum- und Mobilitätsentwicklungen. Angesichts der unmittelbaren Nähe der beiden Bahnhöfe mit dereinst Fernverkehrshalten in Oensingen und Egerkingen zu den jeweiligen Autobahnanschlüssen bieten sich auch grosse Chancen für den Aufbau echter, intermodaler Verkehrsdrehscheiben.

Wir ersuchen Sie, unseren Anliegen und Anträgen im Rahmen der Bereinigung der Vorlage Rechnung zu tragen und danken Ihnen dafür bestens.

Mit freundlichen Grüssen

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES



Dr. Remo Ankli
Landammann



Andreas Eng
Staatschreiber



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 74 44
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 11. April 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Am 26. Januar 2022 haben Sie die Regierung des Kantons St.Gallen eingeladen, zu den im Titel genannten Vorlagen Stellung zu nehmen. Wir danken für diese Gelegenheit und äussern uns gern wie folgt:

Einleitend möchten wir festhalten, dass die Vorlage übersichtlich aufgebaut und klar und verständlich formuliert ist. Die Herleitung der vier Bundesbeschlüsse kann mittels der Vorlage einfach nachvollzogen werden, wofür wir danken möchten. Zu den einzelnen Beschlüssen haben wir folgende Bemerkungen und konkreten Anliegen vorzubringen:

Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen:

Der beantragte Finanzbedarf für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der bestehenden Nationalstrasseninfrastruktur ist nachvollziehbar. Der Kanton St.Gallen erachtet es als wichtig und richtig, dass für Ausbauten im Sinn von Anpassungen pauschale Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit kleinere Verbesserungsmöglichkeiten pragmatisch an die Hand genommen und umgesetzt werden können.

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen mit Ausbauschnitt 2023):

Der Kanton St.Gallen ist sehr erfreut darüber, dass das Vorhaben «3. Röhre Rosenbergertunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschnitt 2023 überführt wurde. Die Zuteilung würdigt die Arbeiten zwischen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Kanton St.Gallen, dem Kanton Appenzell Ausserrhoden, dem Kanton Appenzell Innerrhoden, der Stadt St.Gallen und der Gemeinde Teufen. Das Vorhaben entspricht gemäss der Einschätzung der ganzen Ostschweiz nach wie vor einem unbestrittenen Ausbaubedarf und wird dementsprechend auch von breiten Kreisen mitgetragen. Die zuständigen Stellen des Kantons werden sich weiterhin für die möglichst frühe Weiterentwicklung des Vorhabens aktiv einsetzen.



Der Kanton St.Gallen bedauert es ausdrücklich, dass die bisher getätigten Anstrengungen für den Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) vom Bund nicht gemäss den Erwartungen gewürdigt wurden. Ohne Zubringer Appenzellerland entstehen für den Kanton St.Gallen insbesondere im Raum der Industrie Gossau grosse Herausforderungen. Ohne den vorgeschlagenen zusätzlichen Anschluss kann eine Entlastung vom Zentrumsverkehr in Gossau nicht erreicht werden. Auch der bestehende Anschluss Winkeln verbleibt an der Kapazitätsgrenze und behindert ein weiteres Wachstum im Raum St.Gallen-West / Gossau-Ost. Ohne einen zusätzlichen Zubringer von der A1 in die Industrie Gossau wird auch ein Güterverkehrsterminal in diesem Raum nicht erstellt werden können. Der Kanton St.Gallen erwartet in Übereinstimmung mit der Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK), dass die Vorlage vor der Zuleitung an das Parlament dahingehend überarbeitet wird, dass die oben aufgeführten Ostschweizer Vorhaben einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Der Kanton St.Gallen nimmt zur Kenntnis, dass das Vorhaben «N15, Zürcher Oberlandautobahn» lediglich in den Realisierungshorizont 2040 aufgenommen wurde. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde damit der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz rechnet der Kanton St.Gallen mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15. Da der Zweispurabschnitt Kantonsgrenze Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeugen aufweist, ist mit dem Vorhaben Zürcher Oberlandautobahn und dem damit verbundenen zu erwartenden Mehrverkehr mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die Regierung erwartet, dass – sollte sich der gemäss unserer Einschätzung erforderliche Vierspurausbau auf dem Abschnitt Kantonsgrenze Rapperswil bis Neuhaus bestätigen – dieser zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt wird.

Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten:

Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten leitet sich aus dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen mit Ausbauschritt 2023) ab. Der Kanton St.Gallen erachtet es als wichtig, dass genügend Mittel für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten eingestellt werden und geht davon aus, dass die eingestellten 300 Mio. Franken so bemessen wurden, dass die in Diskussion stehenden Vorhaben ausreichend abgeklärt werden können.

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss):

Die Anpassungen am Bundesbeschluss entsprechen längst gewonnenen Erkenntnissen und bilden daher die korrekte Nachführung im Netzbeschluss des Bundes ab.

Die Beantwortung der seitens des ASTRA gestellten Fragen zur Vorlage ist im ausgefüllten Fragenkatalog im Anhang zusammengestellt.



Für die Berücksichtigung unserer Anliegen bedanken wir uns.
Im Namen der Regierung



Marc Mächler
Präsident



Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Anhang:

Ausgefüllter Fragenkatalog des ASTRA zur Vernehmlassungsvorlage

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
netzplanung@astra.admin.ch



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das National- strassennetz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Antwort Kanton SG:

Es wird begrüsst, dass in der STEP-Fortschreibung die 16 Erweiterungsprojekte, die die Kantone auf den sogenannten NEB-Strecken erarbeitet haben, in der Prüfung berücksichtigt sind und dass ein zweistufiges Beurteilungsverfahren angewendet wurde.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Antwort Kanton SG:

Die Charakteristik eines NEB-Strecken-Projekts kann sich stark von einem «normalen» Nationalstrassenprojekt unterscheiden, weshalb sich die Frage stellt, ob diese derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen heute vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und mit Lärm- und Sicherheitsproblemen verbunden ist. Mit den NEB-Strecken-Projekten können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden: Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr, Reduktion der Lärmimmissionen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem wirkt sich dies auch positiv auf den strassengebundenen ÖV aus (z.B. Fahrplanstabilität). Diese positiven Auswirkungen der NEB-Strecken-Projekte stellen deshalb in vielen Ortschaften nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Aus unserer Sicht sollten deshalb NEB-Strecken-Projekte einer gegenüber den «normalen» Nationalstrassenprojekten angepassten Bewertung mit angepassten Schwerpunkten unterzogen werden.

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?

Antwort Kanton SG:

Der Finanzbedarf für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der bestehenden Nationalstrasseninfrastruktur ist nachvollziehbar. Der Kanton St.Gallen erachtet es als wichtig und richtig, dass für Ausbauten im Sinne von Anpassungen pauschale Mittel zur Verfügung gestellt werden, damit kleinere Verbesserungsmöglichkeiten pragmatisch an die Hand genommen und umgesetzt werden können.

Anzumerken gilt es, dass unter dem Titel «Betrieb» auch der polizeiliche Teil (Überwachung der Strecken) subsummiert werden kann. Wir gehen davon aus, dass auch diese Aufwendungen in der Vorlage berücksichtigt sind.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Antwort Kanton SG:

Der Projektumfang, welcher der STEP-Fortschreibung zu Grunde gelegt wurde, wird als vollständig beurteilt.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Antwort Kanton SG:

Der Kanton St.Gallen ist sehr erfreut darüber, dass das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschnitt 2023 überführt wurde. Die Zuteilung würdigt die Arbeiten zwischen dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), dem Kanton St.Gallen, dem Kanton Appenzell Auser rhoden, dem Kanton Appenzell Innerrhoden, der Stadt St.Gallen und der Gemeinde Teufen. Das Vorhaben entspricht gemäss der Einschätzung der gesamten Ostschweiz nach wie vor einem unbestrittenen Ausbaubedarf und wird dementsprechend auch von breiten Kreisen mitgetragen. Das Vorhaben trägt dazu bei, das nachgelagerte Strassennetz des Kantons, der Gemeinden und insbesondere der Stadt St.Gallen zu entlasten und schafft damit in dicht besiedelten Gebieten Raum, um den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr zu fördern.

Im Zusammenhang mit denjenigen Projekten, für die der Handlungsbedarf seitens des Bundes anerkannt wurde, aber die konkreten Lösungsansätze überprüft werden sollen (Bodensee-Thur talstrasse, Zubringer Appenzellerland, Hirzelverbindung, Umfahrung Bivio), ist es für die Ostschweizer Kantone elementar, dass diese Überprüfung umgehend und zeitnah erfolgt. Es darf nicht sein, dass es aufgrund dieser Überprüfung zu einer wesentlichen Verzögerung bei der Behebung der Problemstellen kommt.

Der Kanton St.Gallen bedauert es ausdrücklich, dass die bisher getätigten Anstrengungen für den Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thur tal-

strasse (BTS) vom Bund nicht gemäss den Erwartungen gewürdigt wurden. Ohne Zubringer Appenzellerland entstehen für den Kanton St.Gallen insbesondere im Raum der Industrie Gossau grosse Herausforderungen. Ohne den vorgeschlagenen zusätzlichen Anschluss kann eine Entlastung vom Zentrumsverkehr in Gossau nicht erreicht werden. Auch der bestehende Anschluss Winkeln verbleibt an der Kapazitätsgrenze und behindert ein weiteres Wachstum im Raum St.Gallen-West / Gossau-Ost. Ohne einen zusätzlichen Zubringer von der A1 in die Industrie Gossau wird auch ein Güterverkehrsterminal in diesem Raum nicht erstellt werden können. Der Kanton St.Gallen erwartet in Übereinstimmung mit der Ostschweizer Regierungskonferenz (ORK), dass die Vorlage vor der Botschaft an das Parlament dahingehend überarbeitet wird, dass die oben aufgeführten Ostschweizer Vorhaben einem konkreten Realisierungshorizont (möglichst dem Realisierungshorizont 2040) zugeteilt werden und diese dann in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt werden.

Der Kanton St.Gallen nimmt zur Kenntnis, dass das Vorhaben «N15, Zürcher Oberlandautobahn» lediglich in den Realisierungshorizont 2040 aufgenommen wurde. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde damit der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttiseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz rechnet der Kanton St.Gallen mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15. Da der Zweispurabschnitt Kantonsgrenze Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit dem Vorhaben Zürcher Oberlandautobahn und dem damit verbundenen zu erwartenden Mehrverkehr mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die Regierung erwartet, dass – sollte sich der gemäss unserer Einschätzung erforderliche Vierspurausbau auf dem Abschnitt Kantonsgrenze Rapperswil bis Neuhaus bestätigen –, dieser zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt wird.

Im Zusammenhang mit denjenigen Projekten, für die der Bund keine Weiterbearbeitung vorsieht (Thayngen–Herblingen, Umfahrung Mulegns, Umfahrung Cunter/Savognin), ist es für die Ostschweizer Kantone elementar, dass die Aussage im erläuternden Bericht¹: 'Die Vorhaben werden nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen, und es sind auch keine weiteren Planungen vorgesehen.' nicht bedeutet, dass gänzlich auf weitere Planungen zur Problemlösung verzichtet wird (zwar ausserhalb STEP, aber z.B. im Rahmen UPLaNS).

Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten leitet sich aus dem Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen mit Ausbauschnitt 2023) ab. Der Kanton St.Gallen erachtet es als unerlässlich, dass genügend Mittel für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten eingestellt werden und geht davon aus, dass die eingestellten 300 Mio. Franken so bemessen wurden, dass die in Diskussion stehenden Vorhaben ausreichend abgeklärt werden können.

¹ Kapitel 2.3.5

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Antwort Kanton SG:

Die Anpassungen am Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz entsprechen längst gewonnenen Erkenntnissen und bilden daher die korrekte Nachführung im Netzbeschluss des Bundes ab.

Der Kanton St.Gallen bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und insbesondere für die Berücksichtigung des Projekts «3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Zubringer Güterbahnhof)». Darüber hinaus hoffen wir, dass insbesondere für die Ostschweizer Ausbauprojekte gemäss dem Neuen Netzbeschluss (NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland und Bodensee-Thurtalstrasse BTS) möglichst zeitnahe Lösungen umgesetzt werden können.

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 19. April 2022

260

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

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.

Für den Kanton Thurgau ist insbesondere das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen von Bedeutung, das dieser Vorlage zu Grunde liegt und den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen steuert. Geht es nach dem Bund, finden Investitionen künftig primär in den Zentren und Agglomerationen statt. Mehrere Ostschweizer Vorhaben werden nicht einmal im Realisierungshorizont 2040 des STEP Nationalstrassen erwähnt. Es handelt sich primär um Projekte auf sogenannten NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Dagegen wehren wir uns. Der ländlichere Raum darf nicht marginalisiert werden.

Wie gewünscht, strukturieren wir unsere Stellungnahmen nach einer kurzen Zusammenfassung gemäss dem Fragenkatalog des UVEK.

1. Zusammengefasste Rückmeldung

Der Kanton Thurgau beantragt zusammen mit weiteren Ostschweizer Kantonen, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Vorhaben wie die Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland mit der Umfahrung Herisau müssen in das STEP aufgenommen und einem Realisierungs-

2/14

horizont zugeteilt werden (siehe Anträge auf S. 5). Allfällige Finanzierungsfragen können innerhalb des STEP thematisiert werden.

Für die Aufnahme der Bodensee-Thurtalstrasse spricht, dass sie ein umfangreiches Variantenstudium mit partizipativem Prozess durchlaufen hat, im kantonalen Richtplan verankert ist, per Volksentscheid legitimiert wurde und als Generelles Projekt nach Bundesstandards vorliegt.

Gemäss erläuterndem Bericht zur Vorlage zweifelt der Bund bei der BTS an der Zweckmässigkeit respektive der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit seinen eigenen übergeordneten verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätzen. Aus Sicht des Regierungsrates ist es problematisch, dass der Bund mit dieser Argumentation ein sorgfältig erarbeitetes Projekt, das die Probleme vor Ort löst und die gesetzlichen Vorgaben einhält, nicht anhand der geltenden Gesetzgebung beurteilt, sondern anhand seiner eigenen Zielvorstellungen. Die BTS ist die bestmögliche Lösung für die Probleme auf und entlang der N23. Sie ist umweltverträglich und so weit als möglich optimiert. Deshalb gehört sie in das STEP Nationalstrassen.

Eigene Erhebungen zeigen, dass seit der Bahn 2000 rund 71'750 Mio. Franken Bundesgelder für den Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur beschlossen wurden, wovon ca. 653 Mio. das Gebiet des Kantons Thurgau betreffen. Dies entspricht einem Anteil von 0.9 %. Wird dies in Relation zur Einwohnerzahl (3.3 %), zur Fläche (2.4 %) oder zum Bruttoinlandprodukt (2.4 %) gesetzt, so ist ersichtlich, dass im Kanton Thurgau ein Nachholbedarf besteht.

2. Stellungnahme gemäss dem Fragenkatalog des UVEK

2.1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Regierungsrat des Kantons Thurgau ist mit den Grundzügen der Vorlage nicht einverstanden, weil das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen mehrere aus Sicht der Kantone notwendige Projekte neuer Nationalstrassen (NEB-Strecken) nicht berücksichtigt. Der Bund fokussiert damit zu stark auf die Zentren und Agglomerationen und marginalisiert den ländlicheren Raum.

Im Kanton Thurgau sieht der Bund vor, den gesamten Korridor der N23 einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. In dieser Analyse seien alternative Ansätze, auch aus gesamtverkehrlicher Sicht, zu erarbeiten und dem Vorhaben des Kantons Thurgau, der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), gegenüberzustellen. Damit ignoriert der Bund ein umfangreiches Variantenstudium mit partizipativem Prozess (2006–2011), eine Festsetzung im Kantonalen Richtplan (Beschluss Grosser Rat 2011), einen Volksentscheid für die BTS (2012) und eine langjährige Planung, die in einem umweltverträglichen Generellen Projekt mündete (2013–2019).

3/14

In Anbetracht dieser Vorgeschichte ist es für den Regierungsrat des Kantons Thurgau nicht nachvollziehbar, dass der Bund die BTS im Vernehmlassungsentwurf nicht in das STEP aufgenommen hat. Wir halten es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen. Diese erhalten damit ein überproportionales Gewicht. Dazu zwei Beispiele:

Beispiel 1: 2020 verabschiedete der Bundesrat die Bodenstrategie Schweiz. Gemäss diesem Orientierungsrahmen strebt er an, dass in der Schweiz bis 2050 netto kein Boden mehr verbraucht wird. Obwohl dies von grosser politischer, finanzieller, wirtschaftlicher und ökologischer Tragweite ist, verzichtete der Bund auf ein Vernehmlassungsverfahren bei den Kantonen, wie es das Vernehmlassungsgesetz (SR 172.061) vorsieht. Stattdessen konsultierte die Abteilung Boden und Biotechnologie des Bundesamts für Umwelt im Sommer 2018 die kantonalen Direktorenkonferenzen und schickte die Entwürfe in Kopie zur Kenntnis an die kantonalen Bodenfachstellen. Offensichtlich war es nicht erwünscht, dass die Kantonsregierungen Stellung nehmen. Nun wird die Strategie ins Feld geführt, um Infrastrukturvorhaben zu unterbinden. Im Falle der BTS ist dies besonders stossend, weil der Kanton Thurgau grosse Vorarbeiten geleistet hat, um zentrale Bodenfunktionen über umfangreiche Kompensationen und die vollumfängliche Erhaltung der rekultivierungsfähigen Böden zu sichern. Die Ressource Boden wird also trotz BTS so weit wie möglich erhalten, selbst wenn die Fläche netto abnimmt.

Beispiel 2: Das Raumkonzept Schweiz aus dem Jahr 2012 ist ein Orientierungsrahmen für die Raumentwicklung der Schweiz. In der vorliegenden Botschaft erwähnt der Bund im Zusammenhang mit der BTS „Verträglichkeitsprobleme des zu Grunde gelegten, kantonalen Raumkonzepts mit dem Raumkonzept Schweiz“. Das Raumkonzept des Kantons Thurgau ist im Kantonalen Richtplan enthalten und wurde vom Bundesrat ohne Vorbehalte genehmigt. Die Raumkonzepte Thurgau und Schweiz folgen beide dem Ansatz der polyzentrischen Siedlungsstruktur. Die Fokussierung der Siedlungsentwicklung auf die kantonalen und regionalen Zentren ist konform mit den übergeordneten Vorgaben. Viele dieser Zentren liegen entlang der N23 auf der Ost-West-Achse des Kantons. Dem Regierungsrat sind angebliche Verträglichkeitsprobleme neu. Umso unverständlicher ist, wieso sie gegen die BTS sprechen sollten.

2.2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Gestützt auf den Sachplan Verkehr fokussiert der Bund auf die Zentren und Agglomerationen. Der Kanton Thurgau bestreitet nicht, dass die dortigen Probleme gelöst werden müssen. Er wehrt sich aber dagegen, dass **föderale Überlegungen** keine Rolle mehr spielen. Der Bund schreibt selbst: „Nationalstrassen gewährleisten, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirt-

schaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können" (S. 7 des erläuternden Berichts zur Vernehmlassung). Unter dem Titel „langfristige Ausrichtung des Nationalstrassennetzes“ ergänzt er: „Die Erreichbarkeit der mittelstädtischen Agglomerationen und der Randregionen ist mit einer bedürfnisgerechten Ausgestaltung der Nationalstrassen gewährleistet.“ Von dieser Bedürfnisgerechtigkeit ist im STEP nicht mehr viel zu spüren. Über die Zweckmässigkeit urteilen die Bundesämter aus der Ferne. Dabei gehört es zum Schweizerischen Selbstverständnis, über die Jahrzehnte hinweg alle Regionen zu berücksichtigen. Das sorgt für den Zusammenhalt zwischen allen Landesteilen und zwischen Stadt und Land. Eine zu starke Fokussierung auf die Städte und Zentren wird den schweizerischen Verhältnissen nicht gerecht. Der föderale Aspekt ist damit zu wenig berücksichtigt.

Zudem wird die **Rolle der Strassen** von einigen Bundesämtern generell unterbewertet und deshalb ebenfalls zu wenig berücksichtigt. Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie in der Ostschweiz nehmen die Strassen und insbesondere die Nationalstrassen eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr: Einerseits dienen sie als internationale und interkantonale Transitrouten, andererseits kommt ihnen auch eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Eine gute, flächige schienengebundene ÖV-Erschliessung des ländlichen Raumes wäre nicht wirtschaftlich. Eine zweckmässige ÖV-Erschliessung kann darum nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Fahrplanstabilität bei Zubringerbussen (wesentliches Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl) ist nur durch entlastete Strassen gewährleistet. Auch die vom Bund gewünschten multimodalen Verkehrsdrehscheiben werden auf die Strasse als Zubringer zu starken schienengebundenen ÖV-Achsen angewiesen sein. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass sich längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden (öffentlicher Individualverkehr ÖIV) und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

Schliesslich wurde auch die **Charakteristik der NEB-Strecken** zu wenig berücksichtigt. Ein NEB-Strecken-Projekt kann sich stark von einem „normalen“ Nationalstrassenprojekt unterscheiden, was bei der Bewertung berücksichtigt werden muss. NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und mit Lärm- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den NEB-Strecken-Projekten können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden: Entlastung der Ortschaften vom Durchgangsverkehr, Reduktion der Lärmimmissionen, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr. Zudem wirkt sich dies auch positiv auf den strassengebundenen ÖV aus (z.B. Fahrplanstabilität).

5/14

tät). Diese positiven Auswirkungen der NEB-Strecken-Projekte stellen deshalb in vielen Ortschaften nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung.

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

2.3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Keine Bemerkungen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

2.4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Das STEP Nationalstrassen ist ohne die BTS und weitere ehemals kantonale Vorhaben unvollständig. Der Regierungsrat des Kantons Thurgau beantragt deshalb:

Antrag 1: Die BTS sei in das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen aufzunehmen.

Antrag 2: Es sei fachlich zu überprüfen, ob die Bewertung der BTS ohne OLS methodenkonform sei.

Antrag 3: Die BTS sei dem Realisierungshorizont 2030 zuzuteilen.

Antrag 4: Die BTS sei in den Ausbauschnitt 2023 aufzunehmen.

Antrag 5: Die Anträge der Ostschweizer Kantone seien zu berücksichtigen. Insbesondere sei auch der Zubringer Appenzellerland mit Umfahrung Herisau in das STEP aufzunehmen.

Antrag 6: Eventualiter seien die geplanten Korridorstudien innerhalb des STEP durchzuführen. Die Ergebnisse müssen vorliegen, bevor in vier Jahren der nächste Ausbauschnitt in die Vernehmlassung geschickt wird.

Nachfolgend möchten wir Ihnen aufzeigen, warum die BTS die am besten geeignete Lösung ist, eine neuerliche Variantendiskussion nicht zielführend ist und weshalb wir die Kritikpunkte des Bundes nicht nachvollziehen können.

6/14

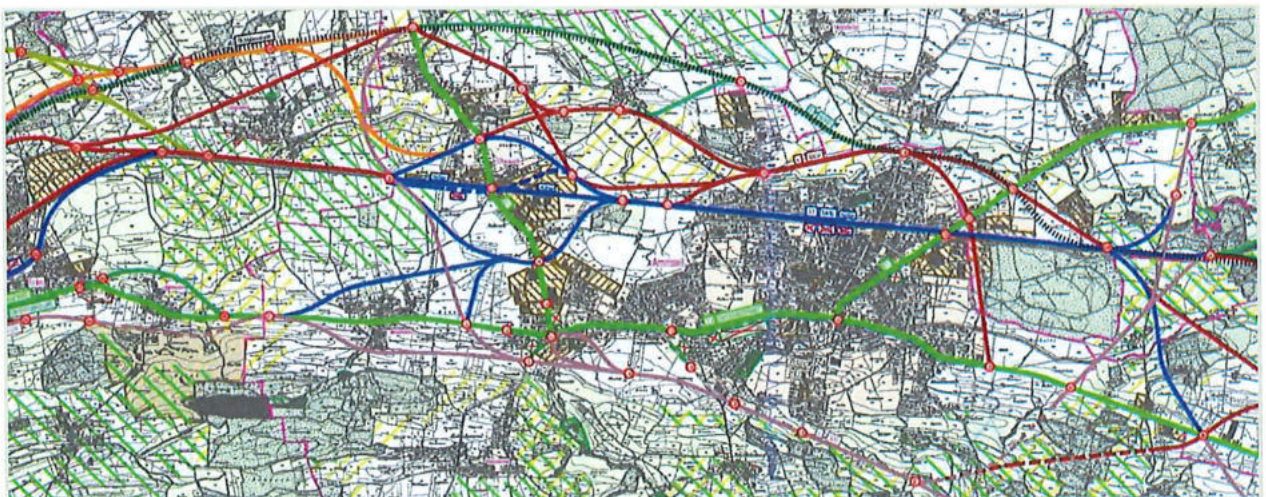
2.4.1. Begründung von Antrag 1: Die BTS ist die bestmögliche Lösung für die Probleme auf und entlang der N23.

Im Kanton Thurgau besteht Nachholbedarf, nicht Ausbaubedarf

Der Kanton Thurgau gehörte in den letzten Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen der Schweiz: Lebten 1990 rund 209'000 Personen hier, sind es Stand 2021 rund 285'000 Einwohnerinnen und Einwohner. 2021 nahm das Wachstum in den Oberthurgauer Städten Arbon (1.7 %) und Romanshorn (1.3 %), welche die BTS benötigen, am kräftigsten zu. In den Vorjahren hatte Amriswil stark an Bevölkerung gewonnen. Alle Prognosen gehen davon aus, dass dieser Wachstumstrend anhalten wird. Das Strassennetz hat mit dieser Entwicklung nicht Schritt gehalten. Quer durch den ganzen Thurgau, von West nach Ost, haben alle Verbindungen Hauptstrassen-Charakter, was den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft nicht gerecht wird.

Die BTS ist das Resultat von langjährigen Vorarbeiten, umfangreichen Variantenstudien und einem breiten Mitwirkungsprozess

Die Arbeiten am Projekt „Mobilität Thurgau – BTS/OLS“ begannen 2006 mit einem umfangreichen Variantenstudium unter Einbezug der Raumplanungskommission des Grossen Rates. Der Auszug aus dem Variantenfächer unten vermittelt einen Eindruck, wie umfangreich die Betrachtung war.



Ab 2006 erfasste das kantonale Tiefbauamt die Anliegen von 32 betroffenen Gemeinden, führte Dialoge mit mehreren Verbänden und war im Kontakt mit betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern. Allein zwischen 2006 und 2012 fanden rund 100 Workshops, Besprechungen und Informationsveranstaltungen mit jeweils über 350 Besucherinnen und Besuchern statt, dazu kamen mehrere öffentliche Vernehmlass-

7/14

sungsverfahren. Ende 2011 folgte die Festsetzung der konsolidierten Linienführung im Kantonalen Richtplan, im Frühling 2012 beschloss der Grosse Rat, das Strassennetz um die Vorhaben BTS und die Oberlandstrasse (OLS) zu erweitern. Weil dieser Beschluss umstritten war, unterstellte ihn das Parlament von sich aus direkt der Volksabstimmung. Das Volk sagte im September 2012 mit 54.6 Prozent Ja zum Netzbeschluss BTS/OLS.

Bei dieser Ausgangslage ist es für uns nicht nachvollziehbar, wie der Bund zum Schluss kommt, die bestehenden Probleme müssten vertieft analysiert und der Lösungsfächer noch einmal umfassend geöffnet werden. Auch sehen wir keinen Nutzen darin, „den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen“. Wir können uns dieses Vorgehen nur damit erklären, dass das UVEK und der Bundesrat im ländlicheren Raum und insbesondere im Thurgau keine neue Strasse bauen wollen.

Die Summe der Schwächen auf der N23 spricht für die BTS

Verschiedene Bestimmungen des Nationalstrassengesetzes (NSG; SR 725.11) sprechen für die BTS. Nationalstrassen haben hohen verkehrstechnischen Anforderungen zu genügen. Sie sollen insbesondere eine sichere und wirtschaftliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten (Art. 5 Abs. 1 NSG). Auf Nationalstrassen dritter Klasse, wie es der Abschnitt Grüneck – Arbon (West) ist, sind Ortsdurchfahrten und höhengleiche Kreuzungen zu vermeiden, wo es die Verhältnisse gestatten (Art. 4 Abs. 1 NSG). Die Nationalstrassen und ihre technischen Einrichtungen sind nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten so zu unterhalten und zu betreiben, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet ist und die Verfügbarkeit der Strasse möglichst uneingeschränkt bleibt (Art. 49 NSG).

Heute weist die N23 verschiedene Schwächen auf, die mit dem Projekt BTS behoben werden. Dies sind u.a.

- Durchfahrt durch 2 Städte (Amriswil und Weinfelden) und 10 Ortschaften (Ebnet, Neukirch, Steinebrunn, Biessenhofen, Erlen, Riedt bei Erlen, Sulgen, Bürglen, Märstetten, Bonau)
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 23'000 Fahrzeugen in Amriswil, 20'100 in Weinfelden (westlich KVA-Kreisel). Das ist vergleichbar mit der N15, die ausgebaut werden soll.
- 16 Schulstandorte im Umkreis von 250 m zur N23
- Je ein Stadthaus und ein Gemeindehaus direkt an der N23 (Amriswil und Egnach)

8/14

- 70 Fussgängerstreifen über die N23
- 16 Kreisel auf der N23 (Kreisel entsprechen höhengleichen Kreuzungen, die auf Nationalstrassen vermieden werden sollten)
- 15 ÖV-Haltstellen auf der N23
- 31 Wechsel des Geschwindigkeitsregimes von Arbon bis Bonau: total 12.5 km Tempo 50, 4.9 km Tempo 60, 0.2 km Tempo 70 und 13.8 km Tempo 80)
- Rübentransporte mit langsamen, landwirtschaftlichen Fahrzeugen auf der N23 in Richtung der Zuckerfabrik Frauenfeld
- Verschiedene Langsamverkehrs-Ausbauten (LV): rund 8.2 km mit Rad-/Gehweg, 337 m mit Radstreifen einseitig, 16.6 km mit Radstreifen zweiseitig, 357 m mit Radstreifen, Rad-/Gehweg, 1.3 km mit Radweg zweiseitig, 4.6 km ohne LV-Infrastruktur. Auf 20.4 km sind Alltagsradnetz und N23 überlagert, auf 11 km nicht.

Besonders hervorheben möchten wir die Lärmproblematik. In einer gesamtkantonalen Betrachtung reduzieren die BTS und die OLS den Lärm bei 3'414 Liegenschaften um mindestens 1dB(A). Davon profitieren 868 Liegenschaften mit Immissionsgrenzwert-Überschreitungen (IGW) und 264 mit Alarmwert-Überschreitungen (AW). Die BTS und die OLS entlasten total 20'760 Personen von Lärm (davon 6'027 im IGW- und 1'350 im AW-Bereich).

Die BTS ist umweltverträglich und so weit als möglich optimiert

Der umfassende Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Generellen Projekt zeigt, dass die BTS umweltverträglich ist, sprich die geltenden natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen einhält. Der Kanton Thurgau hat in seiner Planung mit geeigneten Massnahmen dafür gesorgt, dass Umweltauswirkungen soweit als möglich vermieden und begrenzt werden.

Der Regierungsrat verneint nicht, dass eine Infrastrukturanlage einen Eingriff in die Landschaft darstellt. Deshalb wurde die BTS so weit als möglich optimiert. Die vorgesehenen Überdeckungen und Tieflogen verbessern das Landschaftsbild und entsprechen den verschiedenen Umweltansprüchen. Das Gestaltungskonzept sorgt darüber hinaus für eine gute Einbettung der Strasse in die Landschaft. Berücksichtigt wurde auch der Grundsatz der Bündelung der Infrastrukturen (Nähe zu Bahnlinie, Hochspannungsleitung, bestehender Strasseninfrastrukturen). In diesem Zusammenhang wird auch das Entstehen von Restflächen vermieden (Fruchtfolgefleichen [FFF] / generell haushälterischer Umgang mit der Ressource Boden). Der Flächenbedarf für die BTS beträgt rund

9/14

82 ha. Davon sind rund 62 % versiegelte Fläche und rund 38 % Böschungen und Grünflächen. Der Verlust von Fruchtfolgeflächen wird durch Bodenaufwertungsmassnahmen kompensiert. Der Kanton Thurgau hat hier eine grosse Vorarbeit geleistet. Überdies würden auch lokale Lösungen Land brauchen. 2012 legten die Thurgauer Umweltverbände eine eigene Lösung vor, die für lokale Umfahrungen ebenfalls etwa 44 ha Land benötigt hätte (neu versiegelte Flächen und Böschungsbereiche). Die Probleme wären aber nur verlagert worden.

So weit als möglich optimiert wurde auch die künftige Siedlungsentwicklung. Das zu BTS/OLS gehörende Raumentwicklungskonzept und das Konzept flankierende Massnahmen zeigen, wie Kanton und Gemeinden raumplanerisch vorausschauend aktiv sind. Die Umsetzung findet bereits in den laufenden Ortsplanungsrevisionen statt. Auch Gestaltungspläne werden auf das Vorhaben BTS/OLS abgestimmt (z.B. Kiesabbaugebiet Weinfeldern – Mauren – Bürglen). Für den Ottenbergtunnel hat der Kanton Thurgau im Zusammenhang mit Erdsondenbohrungen eine Perimetersicherung vorgenommen.

2.4.2. Begründung von Antrag 2: BTS/OLS ist eine gesamtkantonale Lösung (OLS als flankierende Massnahme zur BTS)

Die BTS als Ausbau der N23 und die geplante Kantonsstrasse OLS sind ein verkehrliches Gesamtprojekt, das nicht nur die Ortschaften im Aach- und Thurtal entlasten, sondern auch diejenigen an der Seestrasse (schweizerische Hauptstrasse H13). So weist zum Beispiel Bottighofen einen DTV von rund 20'000 Fahrzeugen pro Tag auf, der sich mit der BTS und OLS halbieren würde.

Der Bund hat die OLS bei der Bewertung der BTS nicht berücksichtigt, was unseres Erachtens nicht korrekt ist. Im Handbuch zur einheitlichen Bewertungsmethode Nationalstrassen (EBen-Handbuch) ist auf S. 50 festgehalten: „Zu den Baukosten gehören neben den eigentlichen Baukosten (inkl. Unvorhergesehenem) auch verschiedene andere Kostenarten wie (...) *flankierende Massnahmen, ohne die das Projekt nicht umsetzbar ist, ohne die der Nutzen des Projekts massiv beeinträchtigt wird oder mit denen der Nutzen des Projektes deutlich erhöht wird.*“ Da die BTS und die OLS seit Beginn des Projekts „Mobilität Thurgau – BTS/OLS“ ein verkehrliches Gesamtprojekt sind und die OLS eine flankierende Massnahme zur BTS darstellt, ist eine isolierte Betrachtung der BTS ohne OLS aus unserer Sicht nicht methodenkonform. Zudem führt dies zu einer falschen Priorisierung, da die BTS ohne OLS eine tiefere Wirkung erzielt. Dieser Punkt ist fachlich zu überprüfen.

Mit punktuellen Lösungen auf der Aach- und Thurtalachse und in anderen Teilen des Kantons würde die Verträglichkeitsproblematik nicht behoben und wahrscheinlich sogar noch verschärft werden. Wenn der Bund die BTS nicht in den STEP aufnimmt, verwirft

10/14

er damit mehr als ein einzelnes Strassenprojekt. Nach 16 Jahren Arbeit am Gesamtkonzept „Mobilität Thurgau – BTS/OLS“ müsste der Thurgau bei einer definitiven Streichung der BTS wieder bei Null anfangen. BTS/OLS sind auch Teil des Gesamtverkehrskonzepts Thurgau.

2.4.3. Begründung von Antrag 3: Die BTS ist reif für den Realisierungshorizont 2030.

Der Kanton Thurgau hat ein Generelles Projekt abgegeben

Fälschlicherweise schreibt der Bund, für die BTS würden ein „Vorprojekt aus dem Jahr 2019 und diverse Studien vorliegen“. Das ist nicht korrekt. Der Kanton Thurgau hat dem ASTRA Ende 2019 ein technisch fertiges Generelles Projekt nach Nationalstrassengesetzgebung abgegeben.

Das Volk hat bereits Ja zur BTS gesagt

Im erläuternden Bericht des Bundes findet ein bereits mehrfach erwähnter zentraler Punkt gar keine Erwähnung: Für die BTS gibt es seit 2012 einen Volksentscheid. Mit einem Ja-Anteil von knapp 55 Prozent stimmten die Thurgauerinnen und Thurgauer dem Netzbeschluss für die BTS und die OLS zu und fällten damit den Grundsatzentscheid für die Realisierung. Dies erfolgte in Kenntnis der Linienführung gemäss Kantonalem Richtplan. Diese Nicht-Erwähnung können wir uns nicht erklären. Ein positiver Volksentscheid spricht für eine baldige Realisierung.

Die BTS ist bei Bedarf etappierbar

Der Kanton Thurgau hat die BTS in zwei Etappen geplant. Sie kann auch in zwei Etappen realisiert werden.

Etappe	Abschnitt	Kilometer	Kosten
Etappe 1	Arbon West (Anschluss A1) bis Amriswil West/Oberaach (Anschluss an die kantonale OLS)	14,9	Fr. 781'871'000
Etappe 2	Amriswil West/Oberaach bis Bonau (Anschluss A7)	19,6	Fr. 812'386'000

11/14

Die BTS ist zweckmässig

Der Kanton Thurgau hat das Gesamtprojekt BTS/OLS anhand der Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte bewertet (NISTRA-Bewertung). Fazit: Das Projekt wird als zweckmässig eingestuft.

- **Kosten-Nutzen-Analyse (KNA):** Für das Gesamtprojekt „Mobilität Thurgau – BTS/OLS“ ist die Kosten-Nutzen-Differenz positiv, sprich das Gesamtprojekt ist volkswirtschaftlich effizient. Ins Gewicht fallen insbesondere die deutlichen Reisezeiteinsparungen, die von hohem volkswirtschaftlichem Nutzen sind, und die verbesserte Verkehrssicherheit.
- **Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA):** Positiv ist auch die Gesamtwirkung in der Kosten-Wirksamkeits-Analyse. Die erwünschten Wirkungen in den Bereichen Verkehrsqualität, Sicherheit sowie Siedlungsentwicklung und Städtebau überwiegen in diesem Fall die negativen Punkte in den Bereichen Lebensräume und Gewässer, Flächenbeanspruchung und Boden, Klimabelastung sowie Bauphase.
- **Qualitative Analyse (QA):** In der qualitativen Analyse wurden auch die bautechnischen Risiken thematisiert, die das Projekt verteuern könnten. Bei der BTS sind dies der Tagbautunnel Amriswil, die SBB-Querung Erlen und der Ottenbergtunnel mit dem Lockergesteinsvortrieb. Solche Situationen gibt es aber vielerorts.

2.4.4. Begründung von Antrag 4: Standesinitiative des Kantons Thurgau

Der Grosse Rat des Kantons Thurgau reichte mit Beschluss vom 16. März 2022 die Standesinitiative „N23 als Teil des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrasse – die BTS gehört in den nächsten STEP!“ ein.

Der Kanton Thurgau unterbreitet der Bundesversammlung damit folgende Standesinitiative: „Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 in den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen im Rahmen des aktualisierten Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) aufzunehmen.“

2.4.5. Begründung von Antrag 5: Ostschweizer Vorhaben

Der Strassenverkehr in Richtung Toggenburg und Alpstein wird von den A1-Anschlüssen Gossau und Winkeln durch das Siedlungsgebiet des kantonalen Zentrums Herisau geführt. Gemäss kantonalem Raumkonzept ist Herisau der wichtigste Potentialraum. Eine Perspektive für die angestrebte Innenentwicklung und eine Entlastung des Siedlungsraums im Talkessel von Herisau sind nur mit einer Umfahrung möglich. Der Güter-

12/14

transport ist nicht mit der Bahn möglich, die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Die ganze Zulieferung und Produktion im Kanton muss auf der Strasse und zur A1 erfolgen. Die direkte Anbindung an die A1 ist für beide Appenzeller Kantone für ihre wirtschaftliche Zukunft ein wichtiges und politisch breit abgestimmtes Anliegen.

2.4.6. Begründung von Antrag 6: Die Korridorstudien dürfen nicht zu Verzögerungen führen und müssen Teil des STEP sein.

Falls der Bund die vorangehenden Anträge des Kantons Thurgau ablehnt, ist es zentral, dass die sogenannte Korridorstudie umgehend durchgeführt wird. Dies gilt auch für den Zubringer Appenzellerland. Es darf nicht sein, dass es aufgrund dieser Überprüfung zu einer wesentlichen Verzögerung bei der Behebung der Problemstellen kommt. Die Ergebnisse müssen vorliegen, bevor in vier Jahren der nächste Ausbauschritt in die Vernehmlassung geschickt wird.

2.5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die aufgenommenen Vorhaben befinden sich schwergewichtig in den grossstädtischen Räumen. Gemäss erläuterndem Bericht lösen sie die Probleme dort, wo der Handlungsdruck am grössten ist. Die Nationalstrassen haben aber auch die Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023 muss deshalb die nationale Kohärenz beachten, sodass ein regional ausgewogenes Nationalstrassennetz sichergestellt wird. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch in den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar. Deshalb müssen bei der Zuteilung auch regionalpolitische Aspekte berücksichtigt werden.

Für die Beurteilung und Priorisierung der Projekte gelangte ein zweistufiges Verfahren zur Anwendung. Wir bezweifeln, dass die Bewertung der NEB-Projekte mittels EBeN (Einheitliche Bewertungsmethodik Nationalstrassen) adäquat ist. So werden z.B. Verbesserungen auf den bestehenden Strassen (insbesondere aufgrund der Verkehrsbelastung im Siedlungsraum) nur bedingt berücksichtigt:

- Reduktion Lärm- und Luftbelastung (Verbesserung Wohn- und Lebensqualität)
- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Grösseres Potenzial für Innenentwicklung

13/14

- Verbesserung ÖV-Angebote: höhere Fahrplanstabilität beim strassengebundenen ÖV, Reduktion von Anschlussbrüchen (Übergang Bus - S-Bahn)
- Attraktivitätssteigerung und Ausbaupotenzial für Fuss- und Veloverkehr

In einem zweiten Schritt erfolgte die eigentliche Priorisierung unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien (u.a. Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck, Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen, städtebauliche Aufwertung). Gemeinsam ist ihnen ein starker Fokus auf die metropolitanen und die grossstädtischen Agglomerationen, was zwar nachvollziehbar ist, den unterschiedlichen Raumstrukturen der Schweiz aber nicht Rechnung trägt.

Die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023 ist diesbezüglich zu überprüfen.

Weitere Bemerkungen

2.6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Kanton Thurgau hat den Eindruck, dass die BTS und die Zürcher Oberlandautobahn nicht gleichbehandelt werden. Der Regierungsrat des Kantons Thurgau sieht die Notwendigkeit der Oberlandautobahn und zweifelt nicht daran, dass sie realisiert werden muss. Der Kanton Thurgau und der Kanton Zürich müssen aber gleichbehandelt werden – was aktuell nicht der Fall ist. Der Bund argumentiert aus unserer Sicht einseitig: Vieles, was er bei der Oberlandautobahn positiv erwähnt, berücksichtigt er bei der BTS nicht. Dafür lastet er der BTS negative Punkte an, die bei der Oberlandautobahn nicht erwähnt werden.

Im Zürcher Oberland will der Bund die Ortsdurchfahrten vom Durchgangsverkehr entlasten. Konkret handelt es sich um Fabrikgebäude und einige Wohnbauten im Aathal (DTV 28'900), um Unterwetzikon und um das Industriegebiet von Hinwil (DTV 17'500 zwischen Wetzikon und Hinwil). Von der Entlastung profitieren gemäss erläuterndem Bericht „die Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr“. Auch wenn die Frequenzen teilweise tiefer sind, ist eine solche Entlastung auch im Thurgau nötig: Die heutige Nationalstrasse N23 von Bonau bis Arbon führt durch zwei Städte und zehn Dörfer – meist als klassische Durchgangsstrasse, mit allen Nachteilen für die Anwohnerinnen und Anwohner (z.B. in Amriswil und Weinfelden mit DTV-Werten von 23'000 bzw. 18'600). Kommt hinzu: Nicht nur die Oberlandautobahn ist eine Lückenschliessung, sondern auch die BTS (N7-A1). Nicht nur die Oberlandautobahn enthält die nötigen flankierenden Massnahmen, sondern auch die BTS.

14/14

Von den Kosten her gleichen sich die Projekte ebenfalls – allerdings bei unterschiedlichem Planungsstand. Die Oberlandautobahn kostet gemäss Schätzungen 1.5 bis 1.9 Mia. Franken, was bei einer Länge von ca. 11 km 136 bis 173 Mio. Franken pro Kilometer bedeutet. Bei der rund 33 km langen BTS ergeben sich hingegen „nur“ 52 Mio. Franken pro km. Zu berücksichtigen ist der unterschiedliche Planungsstand: Die Oberlandautobahn hat aktuell die Stufe Vorprojekt mit Vorarbeiten für ein Generelles Projekt. Es bestehen noch zwei Varianten, davon eine Tunnel-Variante. Für die BTS liegt wie bereits erwähnt ein Generelles Projekt vor, alle Variantenfragen sind geklärt. Als Hinweis: Die grosse Kostensteigerung bei der BTS ergab sich zwischen Vorprojekt und Generellem Projekt u.a. wegen schwierigem Baugrund und Optimierungen betreffend Grundwasser. Bei der Oberlandautobahn muss die Verträglichkeit mit der Umwelt in den weiteren Projektierungsschritten sichergestellt werden, insbesondere in Bezug auf die Grundwasserschutzszonen. Für die BTS liegt bereits ein Umweltverträglichkeitsbericht der 2. Stufe vor, der nachweist, dass das Vorhaben mit den geplanten Massnahmen umweltverträglich ist.

Wie Sie anhand der Vernehmlassungsantwort sehen, ist die BTS für den Regierungsrat des Kantons Thurgau das wichtigste verkehrspolitische Vorhaben der nächsten Jahrzehnte. Wir hoffen deshalb auf eine wohlwollende Prüfung unserer Anträge und können Ihnen versichern, dass wir die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen schätzen und bei allen nächsten Schritten an einem guten Miteinander interessiert sind.

Mit freundlichen Grüssen

Die Präsidentin des Regierungsrates



Der Staatsschreiber





Numero
1863

cl

0

Bellinzona
13 aprile 2022

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente, dei
trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DATEC
3003 Berna

*Invio per posta elettronica (Word o pdf):
netzplanung@astra.admin.ch*

Consultazione sul progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Signora Consigliera federale,
gentili signore, egregi signori,

lo scorso 26 gennaio il Consiglio federale ha incaricato il DATEC di svolgere la procedura di consultazione summenzionata.

Vi ringraziamo per l'opportunità di esprimerci. Lo faremo innanzitutto con alcune considerazioni di carattere generale mentre le risposte al questionario sottopostoci sono raccolte nell'allegato.

Ci sono state presentate tre proposte concrete:

- a) il Decreto federale che stanziava il limite di spesa di 8,433 miliardi di franchi per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come adeguamenti delle strade nazionali per il periodo 2024-2027;
- b) il Decreto federale che stanziava un credito d'impegno di 4,354 miliardi di franchi per il potenziamento delle strade nazionali, la pianificazione di progetti non ancora approvati con la relativa acquisizione di terreni e l'intervento anticipato della realizzazione dell'autostrada della Glatttal;
- c) il Decreto federale sulla fase di potenziamento 2023 delle strade nazionali, che comprende cinque progetti di ampliamento della capacità (Wankdorf-Schönbühl, Schönbühl-Kirchberg, 3a canna galleria Rosenberg incluso il raccordo con la stazione merci, galleria sotto il Reno di Basilea e 2a canna galleria Fäsenstaub).

Lo scrivente Consiglio saluta con soddisfazione la decisione di anticipare l'orizzonte realizzativo del potenziamento Lugano Sud – Mendrisio (PoLuMe) dal 2040 al 2030. La gestione stradale costante di questa tratta giustifica ampiamente questo anticipo. Il

RG n. 1863 del 13 aprile 2022

progetto attualizzato dalla filiale USTRA di Bellinzona con il coinvolgimento del Dipartimento del territorio e degli enti interessati risponde ora meglio alle esigenze di inserimento territoriale e ambientale e garantisce un miglior coordinamento con la rete stradale inferiore.

Questo Consiglio accoglie pure con grande soddisfazione la decisione d'includere il progetto di collegamento autostradale Bellinzona – Locarno fra i tre progetti cantonali accolti in attuazione del nuovo decreto sulla rete delle strade nazionali (NEB), effettivo dal 1° gennaio 2020, e d'inserire questo progetto nell'orizzonte di investimento 2040 del Programma di sviluppo strategico delle strade nazionali (PROSTRA).

Anche per questo collegamento appaiono evidenti l'urgenza di intervenire e la necessità di proseguire rapidamente con la progettazione con l'adeguato coinvolgimento degli attori locali, come già garantito finora.

Come già segnalato in altre occasioni riteniamo che questi progetti debbano essere accompagnati da misure e strategie coordinate a livello federale tra USTRA, UFT e ARE per:

- a) contenere il traffico individuale motorizzato indotto;
- b) evitare di riversare il traffico negli agglomerati a seguito del perseguimento dell'obiettivo di fluidificare le uscite autostradali;
- c) garantire un approccio concordato tra PROSTRA e programmi di agglomerato sulle misure riguardanti il trasporto pubblico e la mobilità lenta.

Prendiamo atto della decisione di escludere la ripresa nel NEB del progetto di circonvallazione di Stabio, auspicando un suo riesame qualora vi fossero degli sviluppi in territorio italiano.

Per quanto riguarda l'esercizio e la manutenzione delle strade nazionali, pur comprendendo gli intenti della Confederazione di voler diminuire i costi, riteniamo che la proposta di stanziare crediti inferiori (anche se leggermente) al precedente limite di spesa sia controproducente.

Un corretto esercizio e un'adeguata manutenzione dell'infrastruttura è sicuramente pagante sul lungo termine.

Vogliate gradire, signora Consigliera federale, gentili signore ed egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



Manuele Bertoli

Il Cancelliere



Arnaldo Coduri

Allegato: questionario

RG n. 1863 del 13 aprile 2022

Copia a:

- Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in internet



Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?
Sì.
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
No.

Limite di spesa 2024–2027 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali

3. Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?
No, riteniamo che le proposte di soluzione crediti inferiori al precedente limite sia controproducente.
Un corretto esercizio e un'adeguata manutenzione dell'infrastruttura è sicuramente pagante su lungo termine.

Programma di sviluppo strategico strade nazionali

4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?
Sì. Sottolineiamo l'auspicio che questi progetti siano accompagnati da misure e strategie coordinate a livello federale tra USTRA, UFT e ARE per:
 - a) contenere il traffico individuale motorizzato indotto;
 - b) evitare di riversare il traffico negli agglomerati a seguito del perseguimento dell'obiettivo di fluidificare le uscite autostradali;
 - c) garantire un approccio concordato tra PROSTRA e programmi di agglomerato sulle misure riguardanti il trasporto pubblico e la mobilità lenta.
5. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?
La suddivisione temporale è condivisa.

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

No.



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
 - a. Ja
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
 - a. Nein

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?
 - a. Teilweise Der Finanzbedarf für den Betrieb 2020–2023 (Tabelle 1, Seite 22) liegt zwischen CHF 391 Mio. und CHF 411 Mio., der Finanzbedarf 2024–2027 (Tabelle 2, Seite 25) wird nur mit CHF 392 Mio. und CHF 397 Mio. veranschlagt (Minus CHF 19 Mio.). Diese beabsichtigte jährliche Reduktion von CHF 19 Mio. für den Betrieb ist aufgrund der steigenden Energiepreise und trotz angestrebter Reduktion der Überschüsse bei den Gebietseinheiten im Rahmen der neuen Leistungsvereinbarungen eindeutig zu tief. Betrieb und Unterhalt umfassen Massnahmen und Arbeiten, die für die Sicherheit und die tägliche lückenlose Verfügbarkeit der Nationalstrassen notwendig sind. Werden diese vernachlässigt, so führt dies zu Einbussen bei der Betriebsbereitschaft und der Sicherheit. Daher sollte der Betrieb bei beschränkten finanziellen Mitteln immer Priorität haben. Dass in Anbetracht eines jährlichen Gesamtbudgets für die Nationalstrassen in Höhe von über CHF 2.1 Milliarden ausgerechnet bei der Sicherheit und Verfügbarkeit des Verkehrsträgers eingespart werden soll, ist aus unserer Sicht falsch.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

a. Ja

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

a. ok

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

a. Keine

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.



CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Cheffe du DETEC

*Réponse par voie électronique :
netzplanung@astra.admin.ch*

Lausanne, le 6 avril 2022

Procédure de consultation fédérale – Projet relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024–2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions pour la consultation précitée et vous informons que le dossier y relatif a été soumis pour avis auprès des autorités vaudoises concernées par cette question.

Le Canton de Vaud approuve l'étape PRODES 2023 mise en consultation. Il reconnaît les besoins d'entretien et d'exploitation des routes nationales dont certains sont en cours dans le canton. Conformément à ce qui était déjà attendu lors de la consultation précédente, aucune infrastructure d'augmentation de capacité dans le canton ne figure dans cette étape d'aménagement 2023.

Concernant le programme PRODES, le Canton de Vaud approuve globalement les grandes lignes du projet pour ce qui concerne les projets d'augmentation de capacité des routes nationales sur son territoire, moyennant la prise en compte des remarques suivantes :

- Il prend acte du retrait de l'augmentation de capacité du tronçon Vennes-La Veyre de la N9, du PRODES des routes nationales, sous réserve qu'en compensation, le Conseil Fédéral inscrive le développement de l'offre ferroviaire parallèle - sur les axes Lausanne-Berne et Lausanne-Valais - dans le PRODES ferroviaire qui est en cours de révision. Ce développement permettra non seulement de répondre aux besoins de mobilité croissants sur ces liaisons, mais participera aussi à atteindre les objectifs climatiques ambitieux que se sont fixés la Confédération et le Canton de Vaud.
- D'une manière générale et dans l'attente des projets d'augmentation de capacité des autoroutes vaudoises qui sont programmés, le Canton soutient le recours à l'activation des bandes d'arrêt d'urgence là où cela est nécessaire.

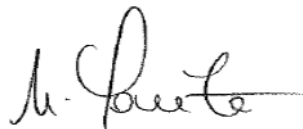
- Il demande en particulier que l'activation des bandes d'arrêt d'urgence prévue entre Vennes et Belmont, qui est en cours de procédure, soit impérativement réalisée, car nécessaire à la fonction de reprise du trafic d'agglomération. Cette reprise de trafic conditionne en effet la mise en œuvre des mesures de développement des transports publics, des itinéraires mobilité douce et des requalifications routières du projet d'agglomération Lausanne-Morges favorablement évalué par la Confédération.
- Enfin, le Canton estime que les objectifs climatiques devront être davantage pris en compte dans le futur. Lors de la prochaine consultation sur le PRODES des routes nationales, il examinera le programme soumis à l'aune du Plan climat Cantonal de 2^e génération qui est en cours d'élaboration.

En espérant que vous saurez prendre en compte les attentes exprimées pour le Canton de Vaud, nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, nos respectueuses salutations.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE

LE CHANCELIER



Nuria Gorrite



Aurélien Buffat

Annexe

- Questionnaire concernant le projet mis en consultation relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024–2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales

Copies

- OAE
- DGMR



Questionnaire concernant le projet mis en consultation relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024–2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

Le Canton de Vaud approuve globalement le projet mis en consultation. Il reconnaît les besoins d'entretien et d'exploitation des routes nationales dont certains sont en cours dans le canton. Aucune infrastructure d'augmentation de capacité dans le canton ne figure dans l'étape d'aménagement 2023, ce qui était déjà attendu lors de la consultation précédente.

Toutefois, le programme en tant que tel appelle quelques commentaires :

- tous les projets inscrits au programme d'aménagement des routes nationales dans le canton sont maintenus, à l'exception du projet d'élargissement de la N9 entre Villars-Ste-Croix et Montreux, qui est retiré. Il est remplacé par l'élargissement du tronçon Villars-Ste-Croix-Vennes, et celui du tronçon La Veyre-Montreux. L'élargissement du tronçon entre Vennes et La Veyre est abandonné car l'étude d'opportunité n'a pas permis de trouver une solution permettant de résoudre le goulet de façon satisfaisante et à un coût raisonnable.
Le Canton prend acte de cet abandon. Il admet ce renoncement sous réserve d'un engagement fédéral à développer l'offre ferroviaire parallèle à ce tronçon autoroutier dans le cadre du prochain PRODES ferroviaire, sur les axes en direction de Berne et en direction du Valais. Cette solution ferroviaire répond aux défis posés aussi bien par les besoins de mobilité que par la nécessité de promouvoir le report modal pour atteindre les objectifs climatiques du Canton et de la Confédération.
- Pour augmenter les capacités des autoroutes, le Canton soutient l'activation des bandes d'arrêt d'urgence (RBAU), là où cela est nécessaire, en particulier dans les agglomérations où les autoroutes assurent d'importantes fonctions locales. Ainsi, sur le contournement lausannois, le Canton rappelle que la RBAU prévue entre Vennes et Belmont (avec l'élargissement des tunnels autoroutiers) doit impérativement être réalisée.

2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

Le programme de développement des routes nationales peut sembler en contradiction avec les objectifs climatiques du Canton et de la Confédération.

Le Canton relève que les augmentations de capacité programmées sur son territoire se concentrent dans les agglomérations et leurs abords, là où l'autoroute doit contribuer au développement d'une mobilité multimodale sur les réseaux locaux, en cohérence avec les lignes directrices cantonales (PDCn, Palm, Plan climat génération). Les augmentations de capacité autoroutière renforcent le rôle local de l'autoroute, jugé à ce stade des connaissances indispensable pour délester le réseau routier local de son trafic au profit d'aménagements pour les transports publics et la mobilité active.

Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027

3. La hauteur du plafond de dépenses demandé pour les routes nationales sur la période 2024–2027 est-elle réaliste ?

Ce montant est jugé réaliste.

Programme de développement stratégique des routes nationales

4. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?

Oui.

5. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023 ?

Aucune infrastructure d'augmentation de capacité dans le canton ne figure dans l'étape 2023, ce qui était déjà attendu lors de la consultation précédente. Le Canton n'a pas de remarque sur les horizons de mise en œuvre.

Autres remarques

6. Quelles autres remarques souhaitez-vous formuler sur le projet mis en consultation ?

Le Canton approuve globalement le projet proposé, soulignant que la Confédération devra porter une attention plus soutenue aux questions climatiques dans le prochain PRODES pour les routes nationales. L'analyse du Canton, dans le cadre de la prochaine consultation, se fera d'ailleurs à la lumière de son Plan climat de 2^e génération, en cours d'élaboration.

Merci de bien vouloir vous fonder sur le présent questionnaire pour structurer votre avis sur le projet mis en consultation.



2022.01387

P.P. CH-1951
Sion

Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Madame la Conseillère fédérale
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Berne



Date 6 avril 2022

Projet relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales – Lancement de la procédure de consultation

Madame la Conseillère fédérale,

Le 26 janvier 2022, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'initier la procédure de consultation sur l'objet précité. Le Conseil d'Etat du canton du Valais vous remercie de l'avoir consulté et prend position comme suit.

Dans le cadre de la reprise des tronçons NAR et des projets d'extension des cantons, nous prenons acte que les deux projets situés sur le canton du Valais, respectivement sur la N6 et la N21, ne seront pas poursuivis. Si le Conseil d'Etat comprend la nécessité de fixer des priorités au niveau suisse, nous demandons que toutes les mesures utiles permettant de diminuer les nuisances seront prises en ces lieux. Le projet présenté est principalement axé sur les agglomérations. Si le Conseil d'Etat du canton du Valais soutient le projet, il demande à l'avenir, à l'instar du Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB), une meilleure prise en compte des régions de montagne et des lieux touristiques qui doivent eux aussi être reliés par un réseau routier performant.

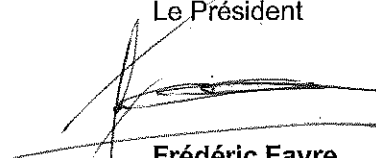
Concernant le financement proposé, le Conseil d'Etat prend note que celui-ci est assuré en partie par une diminution de deux tiers des réserves du fonds FORTA et que la transition vers les véhicules électriques va également impacter le financement des routes nationales. Dans ce sens, il est important que l'OFROU fasse évoluer son modèle de financement afin de continuer à assurer sa mission.

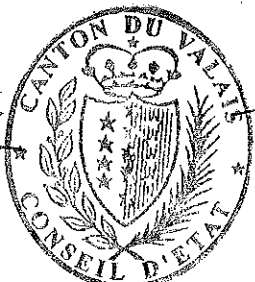
Nous vous remercions de nous avoir consultés et vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.


Au nom du Conseil d'Etat

Le Président

Le Chancelier


Frédéric Favre




Philipp Spörri

Copie netzplanung@astra.admin.ch

Regierungsrat, Postfach, 6301 Zug

A-Post

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Zug, 5. April 2022 rv

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK die Kantonsregierungen eingeladen, zu den Entwürfen der oben erwähnten Bundesgesetze Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons äussert sich dazu wie folgt:

1. Allgemeines

Mit diesen Vorlagen unterbreitet der Bundesrat das aktualisierte strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen. Gestützt darauf beantragt er einen Verpflichtungskredit in der Höhe von 4,354 Milliarden Franken (Kostenstand 2020, exkl. MWST und Teuerung) für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschritts 2023 und die Planung der übrigen Erweiterungsprojekte. Weiter beantragt er einen Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken (nominal, 0,4 Prozent Teuerung pro Jahr, inkl. MWST).

Die Nationalstrassen leisten einen wichtigen Beitrag zur verkehrlichen Erschliessung der Schweiz. Sie müssen in einem guten Zustand erhalten werden. Damit die Nationalstrassen auch in Zukunft verfügbar, leistungsfähig, sicher und verträglich sind, muss zwingend weiterhin in ihren Betrieb, ihren Unterhalt und ihre Erweiterung investiert werden. Die Zuständigkeit dafür liegt beim Bund. Für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau im Sinne von Anpassungen beantragt der Bundesrat jeweils einen vierjährigen Zahlungsrahmen. Für die Kapazitätserweiterungen im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP Nationalstrassen) beantragt er zudem einen weiteren Verpflichtungskredit. Basis dafür bilden die sogenannten Ausbauschritte. Diese enthalten alle Erweiterungsprojekte, welche nötig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen, und die den nötigen Planungsstand erreicht haben.

2. Inhalt der Vorlagen

- Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen
- STEP Nationalstrassen mit Ausbauschnitt 2023
- Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten
- Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss)

Im Grundsatz begrüsst der Kanton Zug den Inhalt der Gesetzesvorlagen. Die Kantone wurden durch das ASTRA jeweils an den Plenar- und Hauptversammlungen der Konferenz der Kantonsingenieure (KIK) über die laufenden Planungen zu den Vorlagen informiert. Dabei wurden auch Fragen beantwortet und diskutiert. Der erläuternde Bericht ist sehr ausführlich und umfangreich.

Der Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen ist zwar sehr hoch, aus unserer Sicht aber klar notwendig. Für Nichtfachleute jedoch ist dies schwierig zu verstehen. Eine gute Kommunikation ist deshalb zwingend.

In Bezug auf den Projektumfang des strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen gibt es natürlich immer wieder andere Anliegen und Ideen, Meinungen und Gewichtungen. Wir unterstützen die Stossrichtung des Bundes und wie die regionalen Bedürfnisse beurteilt und priorisiert wurden.

3. Anhang 5, Umgang mit den kantonalen Vorhaben auf den NEB-Strecken

N14, Hirzelverbindung

In seiner aktuellen Einschätzung sieht der Bund keinen Bedarf für eine zusätzliche Hochleistungsverbindung zwischen der Ost- und der Zentralschweiz. Entsprechend verzichtet der Bundesrat auf die Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen. Bei Bedarf zieht er eine direkte Verbindung zwischen N14 und N3 zu einem späteren Zeitpunkt wieder in Erwägung.

Bei der Hirzelverbindung besteht ein Widerspruch zum kantonalen Richtplan. Dieser hält Trassen frei:

V 2.2

An den nachfolgenden Nationalstrassenvorhaben besteht ein kantonales Interesse. Der Kanton setzt sich beim Bund für die Schaffung der planungs- und baurechtlichen Voraussetzung für den Bau dieser Anlagen ein und hält die entsprechenden Räume frei. Sie sind räumlich abgestimmt und werden festgesetzt:

Nr.	Vorhaben	Planquadrat
1	Neubau Umfahrung von Walterswil und Sihlbrugg (mit 2-streifigem Tunnel) mit Halbanschluss Walterswil West und Vollanschluss Walterswil Ost/Sihlbrugg.	F 13-E 15

Sowie:

V 2.5

Der Kanton Zug sichert den Raum für einen späteren Vollausbau auf 4-Fahrsreifen der Umfahrung Walterswil und Sihlbrugg.

Aufgrund des zu erwartenden Mehrverkehrs durch den Hirzeltunnel auf der Verbindung Sihlbrugg – Baar – Blegi ist der Regierungsrat mit der Nichtaufnahme einverstanden. Falls das ASTRA und das Parlament den NEB in dieser Form beschliessen sollte, wird die Baudirektion den Zuger Richtplan fortschreiben und den Hirzeltunnel aus dem Richtplan löschen. Es handelt sich um eine Nationalstrasse, die der Bund später bei Bedarf in den Sachplan aufnehmen kann.

4. Anhang 7, Abstimmung der Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen mit dem STEP Schiene und den Agglomerationsprogrammen

7-10 Luzern – Nidwalden – Obwalden – Zug

Der Nationalstrassenabschnitt Buchrain – Rütihof (N14) ist im aktualisierten STEP Nationalstrassen dem Realisierungshorizont 2040 zugeteilt. Wir können uns der Meinung des Bundesrats nicht anschliessen, dass dieser Abschnitt, obwohl zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit anerkannterweise ebenfalls notwendig, zeitlich weniger dringlich ist. Wir beantragen deshalb, diesen Abschnitt in die weiteren Ausbauschritte des Realisierungshorizonts 2030 aufzunehmen.

Pilotprojekt Velobahn Cham – Baar entlang der N14

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat im Jahr 2020 für die Region Zug eine Veloverkehr-Potenzialanalyse erstellt, welche zwischen Cham und Baar ein mittleres bis hohes Potenzial aufgezeigt hat. Darauf aufbauend wurde 2021 eine Velobahn-Machbarkeitsstudie erarbeitet. Diese zeigt die optimale Linienführung entlang der N14 im Nationalstrassenperimeter und mögliche Ausgestaltungen der Anschlüsse der Velobahn an das übrige Netz. Eine Kostenschätzung liegt ebenfalls vor. Aufgrund der bereits vorhandenen Grundlagen beantragen wir, die Velobahn zwischen Cham und Baar entlang der N14 als Testprojekt in die weiteren Ausbauschnitte des Realisierungshorizonts 2030 aufzunehmen.

Wir danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Zug, 5. April 2022

Freundliche Grüsse
Regierungsrat des Kantons Zug



Martin Pfister
Landammann



Tobias Moser
Landschreiber

Kopie per E-Mail an:

- netzplanung@astra.admin.ch
- Zuger Mitglieder der Bundesversammlung
- Baudirektion (info.bds@zg.ch)
- Tiefbauamt (info.tba@zg.ch)
- Amt für Raum und Verkehr (info.arv@zg.ch)



Eidgenössische Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

27. April 2022 (RRB Nr. 637/2022)

**Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbaus
schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit
und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie uns die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbaus schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Stellungnahme unterbreitet. Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns anhand des Fragenkatalogs wie folgt:

Frage 1: Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Wir anerkennen die geleistete Arbeit und können die Begründungen nachvollziehen.

Frage 2: Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Nein.

Frage 3: Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja.

Frage 4: Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Wir anerkennen das Bestreben des Bundes, mit der Konkretisierung weiterer Erweiterungsprojekte im Rahmen von generellen Projekten die grössten Engpässe rasch zu beseitigen. Dazu zählen unter anderem die Glattalautobahn, aber auch die Umfahrung Winterthur, in dessen Zusammenhang die Stadt Winterthur derzeit einen «Masterplan Winterthur Süd» entwickelt.

Frage 5: Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir begrüßen, dass der Bund die Notwendigkeit der Lückenschliessung der N15 zwischen dem Anschluss Uster-Ost und dem Anschluss Betzholz (Zürcher Oberlandautobahn) erkannt hat und das Vorhaben in das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) aufnehmen will. Die heutigen Verkehrsprobleme im Zürcher Oberland sind im erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Der Kanton Zürich hat bei diesem Projekt weitreichende Vorarbeiten durchgeführt. Das Vorhaben ist mit hoher Priorität und ohne Verzug mittels eines generellen Projekts weiter voranzutreiben.

Hinsichtlich der Hirzelverbindung teilen wir die Ansicht des Bundes nur teilweise. Richtig wird festgestellt, dass auf der Ortsdurchfahrt durch Hirzel Verträglichkeits- und Sicherheitsprobleme bestehen. Die mit der Vorlage in Aussicht gestellten Studien dazu sind sehr rasch anzugehen und die daraus resultierenden Massnahmen zeitnah umzusetzen. Der Kanton Zürich bietet hierzu seine Unterstützung an.

Wir können zudem die Argumentation des Bundes grundsätzlich nachvollziehen, dass aus heutiger Sicht kein Bedarf für eine zusätzliche Nationalstrasse 1. Klasse mit einem zweiröhren Tunnel zwischen der Ost- und der Zentralschweiz besteht. Nichtsdestotrotz hat die Hirzelachse eine wichtige, überregionale, ja sogar nationale Funktion, ist sie doch die letzte Verbindung im Nationalstrassennetz zwischen der A2 (Gotthard) und der A3/A13 (San Bernardino) vor dem Alpenkamm.

Für den Kanton Zürich steht die Verkehrssicherheit, die Entlastung des stark beeinträchtigten Siedlungsgebiets von Hirzel sowie die Verringerung der schwerwiegenden Umweltauswirkungen und nicht ein Kapazitätsausbau im Vordergrund. Die heutige Strasse führt durch ein landschaftlich äusserst sensibles Gebiet. So bestehen im Bereich Hirzel unter anderem das BLN-Gebiet 1307 «Glaziallandschaft Lorze – Sihl mit Höronenkette und Schwantenu», die Moorlandschaft von nationaler Bedeutung «Hirzel» (Objekt-Nr. 37) sowie das «Chrutzelenmoos», eingetragen im Hochmoor- und im Flachmoor-Inventar nationaler Bedeutung. Die vom Bund vorgesehene Aufwertung der Ortsdurchfahrt leistet gerade mit Bezug auf die geschützten Landschaften und Moore, die den höchsten nationalen Schutzstatus geniessen, keinen Beitrag und wird auch zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt nur beschränkte Verbesserungen erwirken können.

Im kantonalen Richtplan wird im Abschnitt Verkehr mit der Objekt-Nr. 17 der Hirzeltunnel wie folgt aufgeführt: «Neubau von 2-streifigem Tunnel mit Möglichkeit für späteren Vollausbau auf 4 Fahrstreifen, Abklassierung Zuger- und Rückbau Sihltalstrasse, Begleitmassnahmen». Als Grundlage für diesen Eintrag haben die Kantone Zürich und Zug eine umfangreiche Planung mit einem umfassenden Variantenstudium durchgeführt.

Wir sind der Überzeugung, dass mit einem Neubau eines zweistreifigen Tunnels die erheblichen Umweltauswirkungen und Sicherheitsdefizite auf dem Hirzel aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens in einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis gelöst werden könnten.

Aus diesem Grund beantragen wir, dass im Rahmen der vom Bund vorgesehenen weiteren Studien und Vertiefungen auch Lösungen wie ein zweistreifiger Hirzeltunnel mit Anschluss an das bestehende Strassennetz als «Natur- und Siedlungs-Unterfahrung» analog ähnlicher Projekte auf der A28 (Prättigau) oder A8 (Brünig) vertieft geprüft werden.

Frage 6: Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Hinsichtlich der Mittelzuteilung für den Betrieb wird im erläuternden Bericht unter Ziff. 2.2.4.2 (Seite 23) darauf hingewiesen, dass weniger Mittel beantragt werden, als dies im vorangehenden Zahlungsrahmen vorgesehen ist. Dies wird mit dem Hinweis auf den angestrebten Effizienzgewinn begründet. Die möglichen Massnahmen zur Effizienzsteigerung sollen mit den Gebietseinheiten gemeinsam ausgearbeitet werden. Bevor über diese Massnahmen und deren Umsetzung Einigkeit besteht, stehen wir dieser Kürzung kritisch gegenüber.

Die im erläuternden Bericht unter Ziff. 2.4 enthaltene Aufhebung des Y-Zürich ist grundsätzlich nachvollziehbar. Auch wir erachten die Ausführung als nicht mehr zeitgemäss. Allerdings ergibt sich mit der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz für den Kanton Zürich Handlungsbedarf: Für die getätigten Vorinvestitionen für die Nationalstrasse SN 3.4.1 im Bereich des Hauptbahnhofes Zürich müssen die Eigentumsverhältnisse zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) geklärt werden. Vorübergehend soll dieser Abschnitt als Radweginfrastruktur benutzt werden, wofür ein Nutzungsvertrag zwischen der Stadt Zürich, dem Kanton Zürich und dem ASTRA besteht. Weiter muss der kantonale Richtplan angepasst werden, sowohl bezüglich des Netzbeschlusses als auch hinsichtlich der im Richtplan eingetragenen Ersatzbauwerke zum Y, namentlich des Stadt- und des Seetunnels. Beide sind als Nationalstrassen verzeichnet. Bei einer Revision des Richtplans hat der Bund zum Umgang mit den Einträgen Stellung zu nehmen. Dabei ist die Anbindung des rechten Zürichseeufers an das Nationalstrassennetz eine zentrale Forderung, der bei einem Entfall der Einträge eine Alternative (z. B. neue Lage eines möglichen Seetunnels) und deren Finanzierung entgegengestellt werden müssen. Auf regionaler Ebene ist der Kanton derzeit daran, in enger Zusammenarbeit mit der Regionalplanung Pfannenstil ein regionales Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten. Die Erkenntnisse aus dieser Planung werden für den Kanton die Grundlage darstellen, um Massnahmen für die Anbindung des rechten Zürichseeufers an das Nationalstrassennetz definieren zu können. Wir werden das ASTRA nach Abschluss der Arbeiten über die entsprechenden Erkenntnisse und Massnahmen sowie die mögliche Umsetzung und Finanzierung orientieren.

Im Weiteren sind für die SN 1.4.1 (Hardturm – Verkehrsdreieck Letten) die genauen Abgrenzungen mit dem ASTRA ebenfalls zu klären.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Die Staatsschreiberin:

Jacqueline Fehr

Dr. Kathrin Arioli



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Eingereicht per E-Mail:
netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 2. Mai 2022

Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz: Stellungnahme der BPUK

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK) dankt für die Gelegenheit zu der im Betreff genannten Vorlage Stellung nehmen zu können. Wie von Ihnen gewünscht, haben wir unsere Rückmeldung nach dem offiziellen Fragebogen zur Vernehmlassung strukturiert.

Generelle Einschätzung der Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja, die BPUK unterstützt die Stossrichtung der Vorlage. Betrieb, Unterhalt sowie der gezielte Ausbau der Nationalstrassen sind von grosser Bedeutung für die Sicherstellung der Funktionalität eines leistungsfähigen Verkehrssystems.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja, aus unserer Sicht werden folgende Themen in der Vorlage nicht ausreichend behandelt.

Staatsebenenübergreifende Abstimmung der Planungen

Eine kohärente Abstimmung der Bundesvorhaben auf nationale, kantonale und weitere relevante Planungen ist für ein funktionierendes und leistungsfähiges Verkehrssystem essenziell. Aus Sicht der BPUK ist grundsätzlich der Auslöser eines Vorhabens dazu verpflichtet, die Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Umwelt auf allen Verwaltungsebenen sicherzustellen.

Im Fall von nationalen Planungen ist dies der Bund. Dies gilt es auch in den Vorgaben zum STEP Nationalstrassen zu berücksichtigen. Aus der Vernehmlassungsvorlage geht noch zu wenig hervor, inwieweit diese Abstimmung bereits erfolgt ist. Wir erwarten, dass für den STEP Nationalstrassen insbesondere die Agglomerationsprogramme und die dazugehörigen Zukunftsbilder mit den angestrebten Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen eine zwingende Grundlage für die Erarbeitung der nationalen Planungen darstellen.

NEB-Strecken

Die Charakteristik vieler NEB-Strecken-Projekte unterscheidet sich stark von «normalen» Bauvorhaben auf Nationalstrassen, weshalb erstere nicht der gleichen Bewertung unterzogen werden sollten. Bei der aktuellen Methodik, die das ASTRA für die Beurteilung verwendet, sind unserer Ansicht nach insbesondere folgende Aspekte zu wenig berücksichtigt:

- Regionalwirtschaftliche Bedeutung der Projekte
- Potenziale für Innenverdichtung
- Reduktion der Lärm- und Luftbelastung (Verbesserung Wohn- und Lebensqualität)
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung des öV-Angebots (höhere Fahrplanstabilität beim strassengebundenen öV, Reduktion von Anschlussbrüchen beim Übergang von Bus und Bahn).
- Attraktivitätssteigerung und Ausbaupotenzial für Fuss- und Veloverkehr

Schnittstellenproblematik

Das ungehinderte Abfliessen des Verkehrs von der Autobahn auf das nachgelagerte Netz schafft vielerorts Probleme und muss künftig dosiert beziehungsweise abgestimmt auf die Kapazität der nachgelagerten Netze erfolgen. Wir vermischen in der vorliegenden Botschaft entsprechend Aussagen darüber, wie der Bund der mangelhaften Leistungsfähigkeit bestehender Nationalstrassenanschlüsse mittelfristig entgegenwirken wird.

Zukünftige Finanzierung der Strasseninfrastruktur

Die Erträge aus den Mineralölsteuern und dem Mineralölsteuerzuschlag gehören heute zu den wichtigsten Quellen der Strassenfinanzierung. Mit der fortschreitenden Elektrifizierung des Strassenverkehrs werden die Einnahmen nach und nach zurückgehen. Mittelfristig braucht es deshalb ein neues Finanzierungsmodell. Es ist essenziell, dass im erläuternden Bericht näher auf diesen Aspekt eingegangen wird.

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?

Ja. Die BPUK erachtet es als unerlässlich, dass genügend Mittel für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten eingestellt werden und geht davon aus, dass der dafür vorgesehene Umfang in Höhe von 300 MCHF ausreicht, um insbesondere die Bauvorhaben auf den NEB-Strecken ausreichend abklären zu können (vgl. Frage 5).

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Mehrheit der Kantone unterstützt den vorgesehenen Projektumfang. Sechs Kantone lehnen den Vorschlag des Bundesrates ab, weil sie das Bewertungsergebnis des Bundesrates nicht teilen. Wir verweisen diesbezüglich auf die Stellungnahmen der betroffenen Kantone und unsere Bemerkungen bei Frage zwei. Darüber hinaus möchten wir unterstreichen, dass die erneute Prüfung der NEB-Projekte, bei denen der Bundesrat weitergehende Analysen vorsieht, zeitnah, das heisst im Hinblick auf die nächste Fortführung des STEP Nationstrassen erfolgen muss.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die überwiegende Mehrheit der Kantone ist mit der Zuteilung einverstanden. Bezüglich den abweichenden Haltungen verweisen wir auf die entsprechenden Stellungnahmen der Kantone.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir stellen fest, dass Lärmschutzmassnahmen, Überdachungen von Nationalstrassen (z.B. zwecks Verdichtungen), Photovoltaikanlagen verbunden mit Nationalstrassen etc. ein stets höheres Gewicht erhalten. Die gesetzlichen Grundlagen für diese "Zusatznutzen" sind grösstenteils vorhanden. Wir erwarten vom Bund/ASTRA eine aktivere Haltung. Solche Optimierungsmassnahmen, die einen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Zusatznutzen stiften, sind systematisch zu prüfen und in die Arbeiten zu integrieren.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

**Bau-, Planungs- und
Umweltdirektoren-Konferenz BPUK**

Der Präsident



Stephan Attiger

Die Generalsekretärin



Mirjam Bütler

Kopie an:
-Mitglieder der BPUK

Elektronisch verschickt an:
netzplanung@astra.admin.ch

Basel, 30. April 2022

Stellungnahme von BastA! zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Vernehmlassung 2021/127)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu den obigen Vorlagen Stellung zu nehmen.

Die Klimakrise ist eine der grössten Herausforderungen unserer Zeit. Beim Verkehr besteht besonders grossen Handlungsbedarf. Selbst ohne Berücksichtigung des Flugverkehrs macht er einen Drittel der Treibhausgasemissionen der Schweiz aus. Das Sektorenziel Verkehr von minus 10 Prozent bis 2020 wurde trotz Pandemie verfehlt.

Das Reduktionsziel von minus 50 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 ist zu schwach, um die Klimakrise zu stoppen. Ohne Reduktion des motorisierten Individualverkehrs wird aber selbst dieses Ziel nicht zu erreichen sein. Primär auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und ähnlicher Entwicklungen zu setzen, wie dies im Erläuternden Bericht zum Ausdruck gebracht wird, reicht bei Weitem nicht aus um die Klima- und Umweltziele der Schweiz zu erreichen. Statt einem Ausbau der Strassenkapazitäten braucht es daher einen Rückbau.

BastA! lehnt den Ausbaupläne der Nationalstrassen grundsätzlich ab und fordert insbesondere, auf den Bau des Rheintunnels zu verzichten. Dieser widerspricht neben den Klimazielen auch den Zielen des kantonalen Umweltschutzgesetz und der kantonalen Klimapolitik. Sollte trotzdem am Projekt „Rheintunnel Basel“ weitergeplant werden, ist unverzüglich der Rückbau der bestehenden Osttangente ins Projekt aufzunehmen und gleichzeitig umzusetzen.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

Tonja Zürcher



Vorstandsmitglied BastA!

BastA! ist eine Kantonalpartei der Grünen Schweiz in Basel-Stadt

Zu den Fragen des Fragebogens:

Frage 1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Wir lehnen alle Ausbauten im Sinne von Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes ab. Dies gilt auch für Pannestreifen-Umnutzungen und alle Vorbereitungsarbeiten wie den vorsorglichen Landerwerb.

Begründung siehe Frage 2 sowie Beurteilung Rheintunnel Basel

Frage 2) Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja:

1. Klimaschutz: Die Gewichtung der Klimabelastung mit nur 4% in der Kosten-Wirkungsanalyse (KWA) entspricht einer massiven und fahrlässigen Vernachlässigung der katastrophalen Folgen der Klimaerhitzung. Die Vorgaben des Klimaschutzes (insb. Netto-Null 2050, Reduktionsziel von minus 50 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990 und Sektorziel Verkehr) müssen eingehalten werden und dürfen nicht mit anderen Indikatoren wie Reisezeit verrechnet werden.
1. Verkehrswachstum und dadurch bewirkte Überlastung der untergeordneten Netze. Autobahnausbau verschiebt nur den «Flaschenhals» und damit den Stau auf andere Autobahnabschnitte und das lokale Strassennetz sprich die Lebensräume von Menschen.
2. Verkehrs- und klimapolitische Ziele des Kantons Basel-Stadt:
Umweltschutzgesetz § 13: Förderung von Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.
Kompensation der Kapazitätserweiterung des Hochleistungsstrassennetzes auf dem übrigen Strassennetz.
Regierungsratsbeschluss für Netto-Null-Ziel im Jahr 2040 sowie hängige Klimagerechtigkeitsinitiative mit Netto-Null-Ziel 2030.
3. Lärm: sämtliche Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV müssen eingehalten werden.
4. Luftverschmutzung: sämtliche Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV müssen eingehalten werden.

Aus all diesen Gründen fordert BastA! einen Rückbau des Nationalstrassennetzes statt einen weiteren Ausbau.

Beurteilung N2 Rheintunnel Basel

Wir lehnen das Projekt „Rheintunnel Basel“ ab. Der Rheintunnel auf der N2 zwischen St. Jakob und Basel-Kleinhüningen bedeutet eine klare Erweiterung der Kapazität der Nationalstrassen in Basel-Stadt (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 55), welche wir ablehnen.

Sollte das Projekt Rheintunnel Basel – welches wir ablehnen – tatsächlich durchgeführt werden, muss diese zusätzliche Kapazität für den Autoverkehr auf dem Strassennetz von Basel-Stadt kompensiert werden. Gemäss § 13 Abs. 4 des Umweltschutzgesetzes von Basel-Stadt gilt: „Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten.“ Dies bedeutet konkret: Sollte der Rheintunnel tatsächlich gebaut werden, so muss die heute bestehende Osttangente aufgehoben werden.

3001 Bern, Die Mitte, Postfach

Per Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 14. April 2022

Vernehmlassung: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns eingeladen, zur obengenannten Vernehmlassungsvorlage Stellung zu nehmen. Für diese Gelegenheit zur Meinungsäusserung danken wir Ihnen bestens.

Ausgangslage

Mit dieser Vorlage legt der Bundesrat einerseits einen Zahlungsrahmen von rund 8,4 Milliarden Franken für den Unterhalt und den nötigen Ausbau der bestehenden Nationalstrasseninfrastruktur für die Jahre 2024 bis 2027 fest und beantragt andererseits für den gezielten Kapazitätenausbau im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP) den Ausbauschritt 2023 und den damit verbundenen Verpflichtungskredit von rund 4,3 Milliarden Franken. In den Ausbauschritt 2023 sollen konkret die fünf baureife Projekte N1 Wankdorf-Schönbühl, N1 Schönbühl-Kirchberg, N1 Rosenbergstunnel in St. Gallen, N2 Rheintunnel in Basel sowie N5 Fäsenstaubtunnel in Schaffhausen aufgenommen und definitiv beschlossen werden. Diese gezielten Kapazitätserweiterungen sollen bis 2030 realisiert werden.

Die Mitte unterstützt die Investitionen in den Betrieb, den Unterhalt und die Modernisierung der Nationalstrassen und deren notwendigen Ausbau. Die Vorlage muss jedoch mit weiteren Projekten ergänzt werden.

Als Rückgrat des Strassenverkehrsnetzes leisten die Nationalstrassen einen wichtigen Beitrag an die Erschliessung der Schweiz. Die Erreichbarkeit der Zentren und Regionen ist für deren Standortattraktivität sowie die Wohn- und Lebensqualität von grosser Bedeutung. Gezielte Investitionen in die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen-Infrastruktur und die Beseitigung von Engpässen wirken der kontinuierlichen Überlastung der Nationalstrassen entgegen und entlasten nachgelagerte Strassennetze. Die Mitte befürwortet den vorliegenden Zahlungsrahmen sowie den Verpflichtungskredit und begrüsst den geplanten Ausbauschritt 2023 im Grundsatz.

Die Mitte fordert darüber hinaus, neben den fünf baureifen Agglomerationsstrassen-Projekten zusätzlich Projekte aus dem Netzbeschluss Strasse (NEB) zu berücksichtigen. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Erwartungen werden nach Ansicht der Mitte mit dieser Vorlage nicht erfüllt.

Aus unserer Sicht muss die Vorlage mit folgenden Projekten ergänzt werden:

- die Verschiebung der Verbindung Bellinzona – Locarno in den Ausbauschnitt 2023 des Realisierungshorizontes 2030;
- die Verschiebung der Umfahrung Netstal in den Ausbauschnitt 2023 des Realisierungshorizontes 2030;
- die Aufnahme des Zubringers Appenzellerland in den Realisierungshorizont 2030;
- die Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse BTS in den Realisierungshorizont 2030;
- die Aufnahme der Umfahrung Bivio in den Realisierungshorizont 2030;
- die Aufnahme der Lückenschliessung N15 zwischen Uster und Betzholz in den Realisierungshorizont 2030.
- die Fertigstellung des Abschnitts Delémont-Basel der H18 bis 2030.

Die oben genannten Projekte, welche in den Realisierungshorizont 2030 aufgenommen werden sollen, müssen spätestens mit dem Ausbauschnitt 2027 finanziert werden. Die dafür nach Ansicht des Bundes nötigen Abklärungen und Planungsarbeiten sollen im Rahmen des Ausbauschnittes 2023 erfolgen.

Weiter fordert die Mitte, die Hirzelverbindung ins strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen aufzunehmen. Bei der Zuteilung der Erweiterungsprojekte zum Ausbauschnitt 2023 soll die Hirzelverbindung mit der zweispurigen Tunnelvariante in die Kategorie «ins STEP aufzunehmende Vorhaben» verschoben werden. Die bereits vorhandene Planung in der «Zweckmässigkeitsbeurteilung Hirzeltunnel» aus dem Jahr 2009 erachten wir als ausreichende Grundlage.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme, für die Berücksichtigung unserer Anliegen und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

Für Die Mitte Schweiz

Sig. Gerhard Pfister
Präsident Die Mitte Schweiz

Sig. Gianna Luzio
Generalsekretärin Die Mitte Schweiz

Die Mitte AI
Präsident
Stefan Ledergerber
Böhl 7
9054 Haslen

stefan.ledergerber@ai.die-mitte.ch
<https://ai.die-mitte.ch/>

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

Per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 27. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die Mitte Appenzell Innerrhoden hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Die Mitte Appenzell Innerrhoden ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden:

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland

würde die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz erheblich verbessern. Die Haltung des Bundes ist deshalb nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird mit einem solchen Vorgehen gefährdet, was nach Auffassung der Mitte Appenzell Innerrhoden nicht hingenommen werden darf.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes schreibt vor, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zu dieser Zielerreichung zu leisten. Die Mitte Appenzell Innerrhoden hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Die Mitte Appenzell Innerrhoden fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime und dringende Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein. Für Die Mitte Appenzell Innerrhoden ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer

Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und wird von den Bewohnerinnen und Bewohnern nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die Mitte Appenzell Innerrhoden beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschritt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich Die Mitte Appenzell Innerrhoden nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert Die Mitte Appenzell Innerrhoden, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die Mitte Appenzell Innerrhoden teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt

Die Mitte AI
Präsident
Stefan Ledergerber
Böhl 7
9054 Haslen

stefan.ledergerber@ai.die-mitte.ch
<https://ai.die-mitte.ch/>

die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.



Stefan Ledergerber,
Präsident Die Mitte Appenzell Innerrhoden



Dr. Nicola Moser,
Aktuar Die Mitte Appenzell Innerrhoden

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

29. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Die Mitte Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die Mitte Appenzell Ausserrhoden hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, Die Mitte Appenzell Ausserrhoden ist mit den der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Das wichtige und einzige Ausserrhoder Projekt wurde aus dem strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen gestrichen. Dies ist aus unserer Sicht in keiner Weise zu billigen und hat für die Grossraum Herisau AR, das Appenzeller Hinterland sowie Appenzell Innerrhoden verschiedenste negative Folgen. Seit Jahrzehnten vertröstet man unsere Region mit einer fortschrittlichen Strassenerschliessung. Der Flaschenhals in der Region Gossau SG / Herisau AR wird weiterhin vernachlässigt – gar gestrichen.

Die Mitte Appenzell Ausserrhoden fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Mit der Streichung des Zubringer Appenzellerland sowie der Umfahrung Herisau wurden die vorherrschenden Bedürfnisse generell und in keiner Weise berücksichtigt. In vielen Kantonen und Wirtschaftsregionen wurden entlastende Strassenbauprojekte realisiert. Es lässt sich uns nicht erschliessen, weshalb unsere Region nun seit Jahrzehnten ausgeschlossen wird und unberücksichtigt bleibt. Dadurch entstehen nicht nur Verkehrsprobleme, sondern auch verschiedenste Sicherheitsproblematiken. Strassenzüge sind verstopft, der öffentliche Verkehr ist dadurch behindert und der Fuss- und Veloverkehr massiv eingeschränkt sowie gefährdet. Ebenfalls führen die verstopften Verkehrsachsen immer wieder zu Problemen bei Einsätzen von Blaulichtorganisationen. Das Appenzeller Hinterland hat ohnehin schon den grossen Druck die Einsatzzeiten nach Eingang von Notrufen bis zur Einsatzleistung vor Ort sicherstellen zu können.

Weiter führt die Streichung dieses wichtigen Projektes zu weiteren Folgewirkungen, welche nicht im Interesse der angestrebten Energiewende 2050 stehen. So führt es zur grotesken Situation, dass der Ortskern von Gossau über ein Teil des Strassennetzes von Herisau umfahren wird. Die massiv belastete Alpsteinstrasse in Herisau wird über andere Gemeinden mit Mehrverkehr und Mehrkilometern oder gar über landwirtschaftliches Gebiet umfahren wird. Dies mit Mehrbelastungen für die Umwelt und in keiner Weise mit wirtschaftlichen Effekten.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen.

Mit der Umfahrung Herisau kann die ganze Region entlastet und der ÖV weiter gefördert werden. Heute bleiben die Busse der Regiobus im Stauraum der Alpsteinstrasse stecken. Die Alpsteinstrasse ist eine der Hauptschlagadern nicht nur für Herisau, sondern auch für das ganze Appenzeller Hinterland und einer der Hupterschliessungen für Appenzell Innerrhoden und das Tourismusgebiet Appenzell. Es ist daher unabdingbar am Bau der Umfahrung Herisau festzuhalten. Mit dem Zubringer Appenzellerland wird ein grosser Verkehrsknoten für Herisau, den Osten der Stadt Gossau sowie den Westen der Stadt St. Gallen gelöst. Die heutige Lösung genügt nicht und wird durch die immer mehr belasteten Verhältnisse noch stärker zum Problem. Auch die zukunftsweisende Logistikplanung mit

"Cargo sous terrain" wird gerade im Westen der Stadt St. Gallen eine weitere Belastung herbeiführen. Wir können heute diesen Knoten nachhaltig entlasten und dies kommt drei Kantonen zu Gute.

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?

Bis auf oben aufgeführtes Manko ist der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für Die Mitte Appenzell Ausserrhoden ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland.

Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven in wirtschaftlicher als auch touristischer Dimension dar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich Die Mitte Appenzell Ausserrhoden nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben.

Aus diesem Grund fordert Die Mitte Appenzell Ausserrhoden, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Nun ist es an der Zeit unseren Kanton nicht weiter zu vertrösten und endlich nach Jahrzehnten die dringend notwendige Umfahrung Herisau zusammen mit dem Zubringer Appenzellerland zu erstellen.

Freundliche Grüsse

Die Mitte Appenzell Ausserrhoden



Claudia Frischknecht



Ruth Lehner
Ringstrasse 1F
9200 Gossau
r.lehner@bluewin.ch

Gossau, 28.4.2022

**Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage
zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,
zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen,
zum Verpflichtungskredit und
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen-
sennetz**

Die Mitte Gossau-Arnegg lässt sich gerne zu dieser Vorlage vernehmen. Dabei gehen wir in unserer Stellungnahme auf folgenden Fragen ein.

Frage 1: Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Grundsätzlich ist die Vorlage so sinnvoll angelegt.

Frage 2: Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Als Betroffene in Gossau SG ist der Autobahzubringer Appenzellerland (N25, S.92-93) für uns zentral und sollte in der Prioritätenliste zwingend nach vorne rücken. Die Begründungen dazu wurden bereits vom Stadtrat Gossau in der Stellungnahme zur Vernehmlassung aufgeführt und werden hier nicht nochmals wiederholt.

Frage 5:

Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Wir betonen nochmals, dass die Schwerverkehrsentlastung unserer Stadt und Herisau durch den Autobahzubringer Appenzellerland im Programm STEP schneller auf die neusten Erkenntnisse geprüft und deshalb auch in der Priorisierung nach vorne rücken muss.

Es ist laut Begründung nachvollziehbar, dass die Prüfung von 2008 nicht mehr den aktuellen Kenntnissen entspricht. Wenn es aber für den Schwerverkehr wegen weniger Kilometer günstiger ist, durch Städte und Dörfer zu fahren, als die Nationalstrassen zu nutzen, sollte dies schnellstmöglich über die Schwerverkehrsabgabe geändert werden.

Wir danken Ihnen, dass wir unsere Stellungnahme zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz abgeben dürfen.

Freundliche Grüsse

Die Mitte Gossau – Arnegg

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Lehner'.

Ruth Lehner, Präsidentin

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Zingg'.

Andreas Zingg, Fraktionspräsident

Parteipräsidium:

Stefan Ries

praesidium.hinterland@ar.die-mitte.ch



Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

30. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz.

Stellungnahme Die Mitte AR Hinterland

Das Appenzeller Hinterland umfasst die Gemeinden Herisau, Waldstatt, Schwellbrunn, Schönengrund, Urnäsch und Hundwil.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die Mitte Hinterland AR hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

[Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage](#)

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, Die Mitte Hinterland AR ist mit den Grundzügen der Vorlage im Grundsatz nicht einverstanden. Dies insbesondere, da aus unserer Sicht ein Herzstück fehlt. Jahrzehnte wurden wir hinsichtlich der Umfahrung Herisau und den wichtigen Zubringer Appenzellerland vertröstet. Nachdem nun in den letzten Jahren etwas Fahrt in die Sache gekommen ist, sollen nun diese Projekte einfach aus dem Programm gestrichen werden. Dies ist aus unserer Sicht in keiner Weise zu billigen und hat für die Grossraum Herisau AR, das Appenzeller Hinterland sowie Appenzell Innerrhoden verschiedenste negative Folgen.

Die Mitte Hinterland AR fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Wie eingangs festgehalten wurde der Zubringer Appenzellerland sowie die Umfahrung Herisau gestrichen. Entsprechend wurden diese beiden wichtigen Elemente zu wenig bis gar nicht berücksichtigt. Dies ist für unsere Region unhaltbar. Die Problematik muss nicht weiter ausgeführt werden, denn sie ist bestens bekannt. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, dass trotz der vorherrschenden Bedürfnisse diese Projekte generell und in keiner Weise berücksichtigt wurden. Unsere Bevölkerung kämpft jeden Tag mit der Verkehrssituation. Dies hat Folgen für die Wirtschaft, den Lebensraum, die Weiterentwicklung des ÖV und die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs.

Weiter führt die Streichung dieses wichtigen Projektes zu Folgewirkungen, welche nicht im Interesse der angestrebten Energiewende 2050 stehen. So führt es zur grotesken Situationen, z.B. dass der Ortskern von Gossau über ein Teil des Strassennetzes von Herisau und die massiv belastete Alpsteinstrasse in Herisau über andere Gemeinden oder gar über landwirtschaftliches Gebiet umfahren wird, was zu mit Mehrverkehr und Mehrkilometern führt. Dies führt zu Mehrbelastungen der Umwelt und ist in keiner Weise wirtschaftlich.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Mit der Umfahrung Herisau kann die ganze Region entlastet und der ÖV weiter gefördert werden. Heute bleiben die Busse der Regiobus im Stauraum der Alpsteinstrasse stecken. Die Alpsteinstrasse ist eine der Hauptschlagadern nicht nur für Herisau, sondern auch für das ganze Appenzeller Hinterland und einer der HAUPTerschliessungen für Appenzell Innerrhoden und das Tourismusgebiet Appenzell. Es ist daher unabdingbar am Bau der Umfahrung Herisau festzuhalten. Mit dem Zubringer Appenzellerland wird ein grosser Verkehrsknoten für Herisau, den Osten der Stadt Gossau sowie den Westen der Stadt St. Gallen gelöst. Die heutige Lösung genügt nicht und wird durch die immer mehr belasteten Verhältnisse noch stärker zum Problem. Auch die zukunftsweisende Logistikplanung mit "Cargo sous terrain" wird gerade im Westen der Stadt St. Gallen eine weitere Belastung herbeiführen. Wir können heute diesen Knoten nachhaltig entlasten, dies kommt drei Kantonen zu Gute.

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?

Bis auf oben aufgeführtes Manko ist der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für Die Mitte Hinterland AR ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland und die Umfahrung Herisau.

Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven in wirtschaftlicher als auch touristischer Dimension dar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich Die Mitte Hinterland AR nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben.

Aus diesem Grund fordert Die Mitte Hinterland AR, dass der Zubringer Appenzellerland mit der Umfahrung Herisau dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Unser Kantonshauptort Herisau und die ganze Region sind stark belastet und es gilt diese nicht weiter zu verträsten und endlich nach Jahrzehnten die dringend notwendige Umfahrung Herisau zusammen mit dem Zubringer Appenzellerland zu erstellen.

Freundliche Grüsse

Die Mitte Hinterland AR

Stefan Ries
Präsident

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern
netzplanung@astra.admin.ch

St.Gallen, 28. April 2022

**Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbaus
schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des
Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubri-
zierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu
können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von
nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass **alle Landesteile** und Kantone als Wohn-
und Wirtschaftsstandorte **attraktiv bleiben** und an der **wirtschaftlichen Entwicklung des Lan-
des teilhaben können**.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshor-
izont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Mitte Kanton St.Gallen für weite
Teile ein unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschwei-
zer Vorhaben – insbesondere auch im Kanton St.Gallen – nicht einmal mit Realisierungshorizont
2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen erwähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund
übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wurden zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange
Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung
aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilun-
gen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des
Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Die Mitte Kanton St.Gallen teilt
diese Einschätzung nicht. Die Kantone St.Gallen, beide Appenzell und Thurgau) sind bei den In-
vestitionen des Bundes in die Nationalstrassenverkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten un-
terdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent
(CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf
und Region bildet die Ostschweiz damit das Schlusslicht.

Die Mitte Kanton St.Gallen fordert daher, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an
das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-

Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenbergunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fliessen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fliessen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fliessen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz¹: 6 Prozent der Ausgaben. Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus den Kantonen St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und Thurgau. Für diese Kantone sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die Mitte Kanton St.Gallen teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appen-

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA. (26. Januar 2022). STEP Nationalstrassen [Faktenblatt 4: Projekte, Zuteilung und Kosten](#).

zellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und Thurgau sind insbesondere als Wirtschaftsstandort und Wohnort im Vierländereck in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandorts Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Zusammenfassung:

Die Mitte Kanton St.Gallen begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschritt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt.

Die weiteren Ostschweizer NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Freundliche Grüsse

Die Mitte Kanton St.Gallen

sig. Patrick Dürr
Präsident



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die Mitte St.Gallen-Gossau ist sehr erfreut, dass mit der geplanten Aufnahme des Projektes "3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)" in den Ausbauschnitt 2023 ein für die Stadt St.Gallen und die gesamte umliegende Region äusserst wichtiges Bauvorhaben weiter vorangetrieben und zeitnah in die Phase der Realisierung gelangen kann. Die Entlastung des heute bestehenden National- und Kantonsstrassennetzes ist dringend und ein absolut zentraler Schritt für die Beibehaltung, resp. Stärkung des Wirtschaftsstandortes St.Gallen und Umgebung.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Nicht einverstanden ist die Mitte St.Gallen-Gossau mit den Verzögerungen in der Planung des Autobahnanschlusses Appenzellerland mit Teilanschluss ins Industrie- und Gewerbegebiet zwischen Gossau und St.Gallen. Für eine zukunftsgerichtete Anbindung des Industrie- und Gewerbegebietes zwischen Winkeln und Gossau ist der Teilanschluss nicht nur sinnvoll, sondern äusserst wichtig. Auch Hubs für den regionalen Güterverkehr oder für Cargo-Souterrain werden auf einen solchen Teilanschluss angewiesen sein. Das wirtschaftlich pulsierende Industrie- und Gewerbegebiet zwischen Gossau und St.Gallen ist ein Entwicklungsschwerpunkt von nationaler Bedeutung und wird vom geplanten Zubringer profitieren. Damit werden auch unnütze Fahrkilometer vermieden und weitere Arbeitsplätze geschaffen. Die Parteileitung erwartet vom Bund, dass die Planung des geplanten (Teil-)Anschlusses beschleunigt und dem Projekt höhere Priorität beigemessen wird.

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?

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?
[Siehe Antworten 1 und 2.](#)
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
[Siehe Antworten 1 und 2.](#)

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

15. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA, einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen (zusätzliche Spuren, weitere Tunnels) erstellt werden, muss die **Schliessung vorhandener Lücken** im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Der Lückenschluss ist längst fällig. Das heutige Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Lage längs der 6 Kilometer mitten durch die Zürcher Oberländer Siedlungsgebiete ist schon lange untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir sind nicht gegen die enthaltenen Projekte. Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört jedoch ebenfalls hinein**. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder – alternativ – schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine **rasche Erstellung**.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen in aller Kürze, wie folgt:

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Wir im Zürcher Oberland wurden immer nur getröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. **Täglich** (DTV) **30'000** Fahrzeuge passieren auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der **ÖV** trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der **S-Bahn-Knoten Wetzikon** mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passagieren ins in seiner Funktionsfähigkeit **erheblich behindert**.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert. **Es ist höchste Zeit**.

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz. Seit 1989 warten wir darauf.



Lanciano Peter
Präsident
Die Mitte Wetzikon
Eichholzstrasse 35
8623 Wetzikon

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

19. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Dame
Sehr geehrter Herr

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Auf-klassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung der Jungen Mitte Appenzell Ausserrhoden nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die aus-reichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut aus-gebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon aus-zugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenberggtunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschritt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden



Raphael Brauchli



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

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wetzikon, 29.3.2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA, einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz sollten mit höchster Priorität geplant und realisiert werden. Ausbau in 2. Priorität.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Der Lückenschluss ist längst fällig. Das heutige Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Lage längs der 6 Kilometer mitten durch die Zürcher Oberländer Siedlungsgebiete ist schon lange untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Neben den enthaltenen Projekten ist es aus unserer Sicht wichtig die Lückeschliessung in der N15 ebenfalls aufzunehmen. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder – alternativ – schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine **rasche Erstellung**.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen in aller Kürze, wie folgt:

Leider ist es dem Kanton nicht gelungen die Lückenschliessung der früheren A53 zu realisieren und die Bevölkerung des ZO ist über Jahrzehnte immer nur vertröstet worden. Diese Einwohner leiden täglich unter dem zunehmenden Durchgangsverkehr.

Die Staus in den Stosszeiten, behindern den ÖV, wie auch die Fahrradfahrenden massiv.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert.

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz.

EDU Wetzikon

Urs Gerber / Roger Cadonau (Co-Präsidenten)

Mühlestrasse 28

CH-8620 Wetzikon

wetzikon@edu-zh.ch



z.H. netzplanung@astra.admin.ch

Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027; zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen; zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Generelle Aspekte der Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

In den Grundzügen kommt mehrfach zum Ausdruck, «dass die Nationalstrassen über weite Teile bereits heute sehr stark ausgelastet sind» (S. 16). Gleichzeitig schwingt die Überzeugung mit, dass neue Strassen nur bedingt Teil der Lösung sein werden. Entsprechend sorgfältig werden die Beurteilungskriterien formuliert und angewendet, respektive werden Lösungen gesucht weit über neue Strassen hinaus. Insbesondere dieser grundsätzliche, nachhaltige Weitblick überzeugt. Die EVP unterstützt diese Sichtweise sehr!

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

1.4.2. Es tönt auf den ersten Blick überzeugend, dass zugunsten eines «klimaschonenderen Betriebs und Unterhalts der Nationalstrassen die Bereitstellung von Schnellladestationen auf Rastplätzen und die Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur wahrgenommen wird». (S. 17) Um die angestrebte Verlagerung des privaten Strassenverkehrs zu erreichen, braucht es aber Massnahmen weit über das Nationalstrassennetz hinaus. Beim automatisierten Verkehr (z.Bsp. S.35) wird mutig vorwärts gedacht. Es wäre wünschenswert, dass auch hier progressiver weitergedacht wird zum Beispiel in Richtung von Parkmöglichkeiten in Kombination mit grosszügigen Veloständern am Eingang von Ballungszentren. Wenn grosszügige Schnellladestationen an Bahnhöfen bereitstünden, könnte die Umlagerung attraktiv sichtbar gemacht werden. Eigentlich müssten auch solche Punkte im Sinne von flankierenden Massnahmen Platz finden. Es wirkt dürftig, wenn nur gerade ein einziges Mal der Begriff «E-Bike» erscheint.

2.3.1. «Rollende Planung stellt nötige Flexibilität sicher»

Die hier aufgezeigte Flexibilität überzeugt nur bedingt. Denn es kommt zu wenig klar zum Vorschein, was unter «neuen Sachverhalten und Erkenntnissen» verstanden wird. Wird hier eine Home-Office-Welle, die durch eine Corona-Pandemie ganz neue Möglichkeiten aufzeigt mit beachtet? Schwingen hier stark gestiegene Treibstoffpreise mit? Die EVP Thurgau erwartet, dass diese erwähnte Flexibilität inkl. einem wirklich weiten Blick umgesetzt wird. Mobilität will neu gedacht werden!

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?

Ja, insbesondere hat der Erhalt des Nationalstrassennetzes oberste Priorität. Ungenügende Investitionen in den Unterhalt rächen sich früher oder später.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Das STEP nutzt für die umfassende Beurteilung nachvollziehbare Kriterien (S. 45). Dass Projekte mit einer guten Kosten-Nutzen-Analyse respektive einer starken Kosten-Wirksamkeits-Analyse priorisiert werden, macht Sinn. Der daraus resultierende Projektumfang überzeugt.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

2.3.4.1. Bei der langfristigen Ausrichtung des Nationalstrassennetzes heisst es: «Die Ausgestaltung des Nationalstrassennetzes innerhalb der metropolitanen ... Agglomerationen stellt sicher, dass: ... die Synergien mit den Angeboten für den öffentlichen Verkehr optimal genutzt sind.» Im Thurgau hat es keine metropolitane Agglomerationen. Nichts desto trotz gilt es Synergien mit dem öV zu nutzen. In der Konsequenz ist es zu begrüssen, dass das Projekt N 23, Bodensee-Thurtal Strasse (BTS) umfassend überprüft wird, denn sie führt genau parallel zu einer gut ausgebauten Intercity-Linie. Es gibt Handlungsbedarf für einige Ortschaften an der BTS-Strecke. Wir sind jedoch überzeugt, dass mit der Überprüfung umweltfreundlichere Lösungen entwickelt werden können.

Der Kanton Thurgau hat mit seiner idealen Topografie ein grosses Umlagerungspotential vom MIV zum LV und ÖV. Gewisse Impulse von aussen sind zu begrüssen, um Bewegung in die Sache zu bringen. Obwohl einerseits auf der Ebene Tourismus starke Erfahrungen gemacht werden mit den Velofahrern, existieren parallel empfindliche Lücken in den vorhandenen Radnetzen. Dies ist insbesondere hinderlich für Velofahrer, welche den Arbeitsweg mit dem Velo zurücklegen.

Weitere Bemerkungen: keine



Regula Streckeisen, alt Kantonsrätin EVP TG, alt Kantonalpräsidentin EVP TG
Amriswilerstr. 20, 8590 Romanshorn
regula.streckeisen@evp-thurgau.ch



EVP Thurgau
Niederaach 10
8587 Oberaach

z.H. netzplanung@astra.admin.ch

Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027; zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen; zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Generelle Aspekte der Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

In den Grundzügen kommt mehrfach zum Ausdruck, «dass die Nationalstrassen über weite Teile bereits heute sehr stark ausgelastet sind» (S. 16). Gleichzeitig schwingt die Überzeugung mit, dass neue Strassen nur bedingt Teil der Lösung sein werden. Entsprechend sorgfältig werden die Beurteilungskriterien formuliert und angewendet, respektive werden Lösungen gesucht weit über neue Strassen hinaus. Insbesondere dieser grundsätzliche, nachhaltige Weitblick überzeugt. Die EVP unterstützt diese Sichtweise sehr!

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

1.4.2. Es tönt auf den ersten Blick überzeugend, dass zugunsten eines «klimaschonenderen Betriebs und Unterhalts der Nationalstrassen die Bereitstellung von Schnellladestationen auf Rastplätzen und die Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur wahrgenommen wird». (S. 17) Um die angestrebte Verlagerung des privaten Strassenverkehrs zu erreichen, braucht es aber Massnahmen weit über das Nationalstrassennetz hinaus. Beim automatisierten Verkehr (z.Bsp. S.35) wird mutig vorwärts gedacht. Es wäre wünschenswert, dass auch hier progressiver weitergedacht wird zum Beispiel in Richtung von Parkmöglichkeiten in Kombination mit grosszügigen Veloständern am Eingang von Ballungszentren. Wenn grosszügige Schnellladestationen an Bahnhöfen bereitstünden, könnte die Umlagerung attraktiv sichtbar gemacht werden. Eigentlich müssten auch solche Punkte im Sinne von flankierenden Massnahmen Platz finden. Es wirkt dürftig, wenn nur gerade ein einziges Mal der Begriff «E-Bike» erscheint.

2.3.1. «Rollende Planung stellt nötige Flexibilität sicher»

Die hier aufgezeigte Flexibilität überzeugt nur bedingt. Denn es kommt zu wenig klar zum Vorschein, was unter «neuen Sachverhalten und Erkenntnissen» verstanden wird. Wird hier eine Home-Office-Welle, die durch eine Corona-Pandemie ganz neue Möglichkeiten aufzeigt mit beachtet? Schwingen hier stark

gestiegene Treibstoffpreise mit? Die EVP Thurgau erwartet, dass diese erwähnte Flexibilität inkl. einem wirklich weiten Blick umgesetzt wird. Mobilität will neu gedacht werden!

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?

Ja, insbesondere hat der Erhalt des Nationalstrassennetzes oberste Priorität. Ungenügende Investitionen in den Unterhalt rächen sich früher oder später.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Das STEP nutzt für die umfassende Beurteilung nachvollziehbare Kriterien (S. 45). Dass Projekte mit einer guten Kosten-Nutzen-Analyse respektive einer starken Kosten-Wirksamkeits-Analyse priorisiert werden, macht Sinn. Der daraus resultierende Projektumfang überzeugt.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

2.3.4.1. Bei der langfristigen Ausrichtung des Nationalstrassennetzes heisst es: «Die Ausgestaltung des Nationalstrassennetzes innerhalb der metropolitenen .. Agglomerationen stellt sicher, dass: ... die Synergien mit den Angeboten für den öffentlichen Verkehr optimal genutzt sind.» Im Thurgau hat es keine metropolitane Agglomerationen. Nichts desto trotz gilt es Synergien mit dem ÖV zu nutzen. In der Konsequenz ist es zu begrüßen, dass das Projekt N 23, Bodensee-Thurtal Strasse (BTS) umfassend überprüft wird, denn sie führt genau parallel zu einer gut ausgebauten Intercity-Linie.

Gleichzeitig hat der konservative Kanton Thurgau mit seiner idealen Topografie ein grosses Umlagerungspotential vom MIV zum LV und ÖV. Gewisse Impulse von aussen sind zu begrüßen, um Bewegung in die Sache zu bringen. Obwohl einerseits auf der Ebene Tourismus starke Erfahrungen gemacht werden mit den Velofahrern, existieren parallel empfindliche Lücken in den vorhandenen Radnetzen.

Weitere Bemerkungen:

Aus unserer Sicht ist man im aktuell präsentierten Projekt N 23 (BTS) übers Ziel hinaus geschossen, indem der Thurgau versuchte, ein Projekt zu entwickeln, das der Bevölkerung möglichst entspricht. Es gilt sehr gut hin zuschauen, ob es nicht eine einfachere Lösung gibt, die doch die nötige Sicherheit mit sich bringt.

Für die Parteileitung und die Kantonsräte der EVP Thurgau

Frauenfeld, 27. April 2022



Christian Stricker

Kantonsrat Kanton Thurgau
Co-Parteipräsident EVP Thurgau
eidg. dipl. Erlebnispädagoge FH
Niederaach 10
8587 Oberaach
christian.stricker@er-lebt.ch

Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
ASTRA

Bern, 09. Mai 2022
VL STEP / MD

Per Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

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

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

FDP.Die Liberalen begrüsst die vorliegende Vorlage. Die Aufrechterhaltung der Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit sowie die Weiterentwicklung der Nationalstrassen ist aus Sicht der gesamten Volkswirtschaft ein wichtiges Ziel. Damit die Schweiz auch künftig über eines der besten Verkehrsnetze der Welt verfügt, muss stetig in den Betrieb und in Erweiterungen investiert werden. Den für die Jahre 2022 – 2027 vorgesehenen Zahlungsrahmen in Höhe von 8.433 Milliarden Franken sowie den Ausbauschnitt 2023 und den damit verbundenen Verpflichtungskredit von 4,345 Milliarden Franken erachtet die FDP als gerechtfertigt, ohne dabei auf die einzelnen Projekte einzugehen.

Verbesserungspotenzial erkennt die FDP hinsichtlich der Umsetzung von Projekten, die auf nationaler Ebene bereits beschlossen wurden. Denn im erläuternden Bericht wird ausgeführt, dass es dabei zu Verzögerungen kommt. Die FDP bedauert diesen Umstand, denn die Beseitigung von erkannten Engpässen leistet einen wichtigen Beitrag zur Reduktion von Verkehrsstörungen und Staus. Diese verursachen bekanntermassen hohe volkswirtschaftliche Kosten und führen zu unerwünschtem Ausweichverkehr. Aus diesem Grund erachtet es die FDP als dringend notwendig, dass der Bundesrat Massnahmen (z.B. Beschränkung auf eine Ämterkonsultation pro Projekt) ergreift, um die Prozesse und Verfahren bei der Umsetzung zu beschleunigen.

Aus einer längerfristigen Sicht ist es für die FDP zentral, dass die künftige Netzplanung finanzpolitisch nachhaltig gestaltet wird. Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende zwei Aspekte entscheidend: Erstens müssen bei Investitionsentscheiden zugunsten von Ausbauten auch künftige Betriebs- und Unterhaltskosten antizipiert werden. Ansonsten werden aufgrund der begrenzten Mittel Weiterentwicklungen langfristig kaum mehr möglich sein. Zweitens muss zeitnah sichergestellt werden, dass auch Fahrzeuge zur Finanzierung der Infrastrukturen beitragen, die heute aufgrund alternativer Treibstoffe vom Fiskus nicht belastet werden. Vor dem Hintergrund der abnehmenden Einnahmen aus den Mineralölsteuern, kann nur so die Finanzierung der Strasseninfrastruktur nachhaltig sichergestellt werden.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen
Der Präsident



Thierry Burkart
Ständerat

Der Generalsekretär



Jon Fanzun

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern
per E-Mail an:
netzplanung@astra.admin.ch

Grüningen, 4. April 2022

**Vernehmlassung zur Vorlage
zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027
zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen
zum Verpflichtungskredit und
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend finden Sie die Antworten und Ausführungen der FDP Bezirk Hinwil (als PDF und als Word-Datei) zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die FDP Bezirk Hinwil ist den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz muss Vorrang haben, gegenüber Kapazitätserweiterungen, wie zusätzliche Spuren und weiteren Tunnels. Die Schliessung der Lücken ist mit hoher Dringlichkeit voranzutreiben und bezüglich Realisierungshorizont zu priorisieren.

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?

Der Umfang des Zahlungsrahmens ist mehrheitlich nachvollziehbar. Bei den geplanten Mitteln für die planerische Weiterbearbeitung gemäss Kapitel 2.3.7.1 scheinen uns jedoch Mittel für Projekte zu fehlen, die noch nicht im Ausbauschnitt 2023 enthalten sind, obwohl aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung eine Bearbeitung notwendig wäre. Der Zahlungsrahmen ist entsprechend zu überarbeiten beziehungsweise zu ergänzen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Mit dem Einschluss der Lückenschliessung in der N15 zwischen Uster und dem Betzholz ist das strategische Entwicklungsprogramm aus Sicht der FDP Bezirk Hinwil vollständig. Die sehr problematische Situation aufgrund der Lücke in der N15 wird durch das ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Die FDP Bezirk Hinwil ist der Ansicht, dass die Lückenschliessung längst überfällig ist und die heutige Situation mit der Verkehrsführung auf sechs Kilometern durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete für die Bevölkerung nicht länger tragbar ist.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Entwicklungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die FDP Bezirk Hinwil hätte es begrüsst, wenn die Lückenschliessung in der N15 in den Entwicklungsprojekten zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023 enthalten wäre. Die FDP Bezirk Hinwil hat aber Verständnis dafür, dass der aktuelle Bearbeitungsstand noch nicht so weit ist. Die FDP Bezirk Hinwil fordert aber, dass die Lückenschliessung in der N15, als schwerwiegender Mangel im System der Nationalstrassen, schon heute in den nächsten Ausbauschnitt 2027 verbindlich aufgenommen wird.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 in Kürze wie folgt:

Im Jahr 1972 wurde mit dem Bau der beiden Enden der A53, heute N15, begonnen. Seit über dreissig Jahren klafft nun die Lücke in der N15 von Uster Ost bis in das Betzholz. In diesen Jahren gab es unzählige Zusagen, Versprechungen, Varianten und Projekte, aber leider auch Störmanöver. Im Jahr 2012 wurde das erfolgversprechende Ausführungsprojekt durch eine restriktive Auslegung des Moorschutzartikels seitens des Bundesgerichts versenkt.

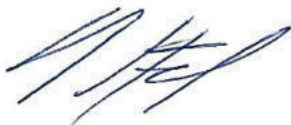
Da der Kanton Zürich es in all den Jahren nicht schaffte, die Lücke in der N15 zu schliessen, leidet das Zürcher Oberland, die Gemeinden und deren Bevölkerung seither unter dem erdrückenden Verkehr und der erhöhten Lärmbelastung. Die N15 bewältigt neben kantonalem Verkehr auch überregionalen Verkehr, wie beispielsweise aus den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerland, aus der Linthebene und der Ausserschwyz in Richtung Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Kloten und umgekehrt. All dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch Oberländer Dörfer und Städte. Was das für den Verkehr, aber vor allem auch für die Bürger und Bürgerinnen der betroffenen Gemeinden bedeutet, kann tagtäglich zu den Stosszeiten beobachtet werden. Das hohe Verkehrsaufkommen bzw. die zahllosen Staus belasten auch den öffentlichen Verkehr der betroffenen Gemeinden, insbesondere der Stadt Wetzikon. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt rund 30 000 Fahrzeuge in Unterwetzikon, mit einem hohen Anteil von Schwerverkehr. Von dieser Situation betroffen ist auch der Bahnhof Wetzikon, einem der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit vier S-Bahnlinien und elf strassengebundenen Buslinien. Ohne die Lückenschliessung wird die gewünschte Steigerung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs beeinträchtigt. Unter dem hohen Verkehrsaufkommen leidet auch der Fuss- und Fahrradverkehr. Aufgrund der häufigen Staus entsteht auch Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler. Diese Situation ist für die FDP Bezirk Hinwil nicht länger tragbar.

Die betroffenen Gemeinden und insbesondere die Stadt Wetzikon muss dringend entlastet werden, auch im Interesse des Fuss- und Fahrradverkehrs. Auch der Bund weist in seinen Erläuterungen daraufhin, dass das Vorhaben der Lückenschliessung die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Auch das Bundesgericht erkannte in seinem Entscheid von 2012 das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung. Auch der FDP Bezirk Hinwil ist die Landschaft wichtig, weshalb die FDP Bezirk Hinwil es begrüsst, dass nun dem Moor-, Landschafts-

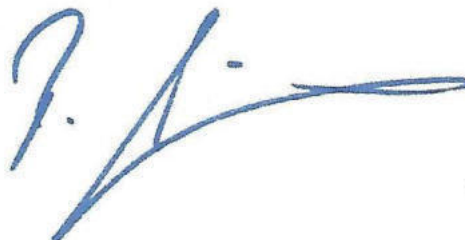
und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon mit der Verkehrsführung in Tunnels in allen Teilen und in hohem Mass Rechnung getragen wird. Die FDP Bezirk Hinwil nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projektes in einer vorbereitenden Studie die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Die FDP Bezirk Hinwil fordert, eine rasche und zeitnahe Umsetzung der am besten zu realisierenden Variante auf Grundlage der bereits vorhandenen Vorarbeiten und Studien. Der angedachte Realisierungshorizont 2040 ist für die FDP Bezirk Hinwil nicht befriedigend, da die Belastung der Gemeinden und der Stadt Wetzikon, wie oben erläutert, unerträglich ist.

Die FDP Bezirk Hinwil dankt dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass das Problem der fehlenden Lückenschliessung in den Unterlagen zur Vernehmlassung erkannt wurde. Die FDP Bezirk Hinwil fordert den Bundesrat und das Bundesamt aber auf, den Zeitplan zur Lückenschliessung in der N15 zu überarbeiten und eine raschere Umsetzung des für unsere Region so wichtigen Projektes sicherzustellen.

Freundliche Grüsse



Reinhard Hirzel
FDP Bezirk Hinwil
Präsident



Reto Inglin
FDP Bezirk Hinwil
Aktuar

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
UVEK
Postfach 252
3011 Bern
per E-Mail an:
netzplanung@astra.admin.ch

Hinwil, 4. April 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend finden Sie die Antworten und Ausführungen der FDP Hinwil (als PDF und als Word-Datei) zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die FDP Hinwil ist den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz muss Vorrang haben, gegenüber Kapazitätserweiterungen, wie zusätzliche Spuren und weiteren Tunnels. Die Schliessung der Lücken ist mit hoher Dringlichkeit voranzutreiben und bezüglich Realisierungshorizont zu priorisieren.

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?

Der Umfang des Zahlungsrahmens ist mehrheitlich nachvollziehbar. Bei den geplanten Mitteln für die planerische Weiterbearbeitung gemäss Kapitel 2.3.7.1 scheinen uns jedoch Mittel für Projekte zu fehlen, die noch nicht im Ausbauschritt 2023 enthalten sind, obwohl aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung eine Bearbeitung notwendig wäre. Der Zahlungsrahmen ist entsprechend zu überarbeiten beziehungsweise zu ergänzen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Mit dem Einschluss der Lückenschliessung in der N15 zwischen Uster und dem Betzholz ist das strategische Entwicklungsprogramm aus Sicht der FDP Hinwil vollständig. Die sehr problematische Situation aufgrund der Lücke in der N15 wird durch das ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Die FDP Hinwil ist der Ansicht, dass die Lückenschliessung längst überfällig ist und die heutige Situation mit der Verkehrsführung auf sechs Kilometern durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete für die Bevölkerung nicht länger tragbar ist.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Entwicklungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die FDP Hinwil hätte es begrüsst, wenn die Lückenschliessung in der N15 in den Entwicklungsprojekten zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023 enthalten wäre. Die FDP Hinwil hat aber Verständnis dafür, dass der aktuelle Bearbeitungsstand noch nicht so weit ist. Die FDP Hinwil fordert aber, dass die Lückenschliessung in der N15, als schwerwiegender Mangel im System der Nationalstrassen, schon heute in den nächsten Ausbauschritt 2027 verbindlich aufgenommen wird.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 in Kürze wie folgt:

Im Jahr 1972 wurde mit dem Bau der beiden Enden der A53, heute N15, begonnen. Seit über dreissig Jahren klafft nun die Lücke in der N15 von Uster Ost bis zum Betzholz-Kreisel in Hinwil. In diesen Jahren gab es unzählige Zusagen, Versprechungen, Varianten und Projekte, aber leider auch Störmanöver. Im Jahr 2012 wurde das erfolgversprechende Ausführungsprojekt durch eine restriktive Auslegung des Moorschutzartikels seitens des Bundesgerichts versenkt.


Da der Kanton Zürich es in all den Jahren nicht schaffte, die Lücke in der N15 zu schliessen, leidet das Zürcher Oberland, die Gemeinden und deren Bevölkerung seither unter dem erdrückenden Verkehr und der erhöhten Lärmbelastung. Die N15 bewältigt neben kantonalem Verkehr auch überregionalen Verkehr, wie beispielsweise aus den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerland, aus der Linthebene und der Ausserschwyz in Richtung Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Kloten und umgekehrt. All dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch Oberländer Dörfer und Städte. Was das für den Verkehr, aber vor allem auch für die Bürger und Bürgerinnen der betroffenen Gemeinden bedeutet, kann tagtäglich zu den Stosszeiten beobachtet werden. Das hohe Verkehrsaufkommen bzw. die zahllosen Staus belasten auch den öffentlichen Verkehr der betroffenen Gemeinden, insbesondere der Stadt Wetzikon. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt rund 30 000 Fahrzeuge in Unterwetzikon, mit einem hohen Anteil von Schwerverkehr. Von dieser Situation betroffen ist auch der Bahnhof Wetzikon, einem der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit vier S-Bahnlinien und elf strassengebundenen Buslinien. Ohne die Lückenschliessung wird die gewünschte Steigerung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs beeinträchtigt. Unter dem hohen Verkehrsaufkommen leidet auch der Fuss- und Fahrradverkehr. Aufgrund der häufigen Staus entsteht auch Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler. Diese Situation ist für die FDP Hinwil nicht länger tragbar.

Die betroffenen Gemeinden und insbesondere die Stadt Wetzikon muss dringend entlastet werden, auch im Interesse des Fuss- und Fahrradverkehrs. Auch der Bund weist in seinen Erläuterungen daraufhin, dass das Vorhaben der Lückenschliessung die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Auch das Bundesgericht erkannte in seinem Entscheid von 2012 das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung. Auch der FDP Hinwil ist die Landschaft wichtig, weshalb die

FDP Hinwil es begrüsst, dass nun dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon mit der Verkehrsführung in Tunnels in allen Teilen und in hohem Mass Rechnung getragen wird. Die FDP Hinwil nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projektes in einer vorbereitenden Studie die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Die FDP Hinwil fordert, eine rasche und zeitnahe Umsetzung der am besten zu realisierenden Variante auf Grundlage der bereits vorhandenen Vorarbeiten und Studien. Der angedachte Realisierungshorizont 2040 ist für die FDP Hinwil nicht befriedigend, da die Belastung der Gemeinden und der Stadt Wetzikon, wie oben erläutert, unerträglich ist.

Die FDP Hinwil dankt dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass das Problem der fehlenden Lückenschliessung in den Unterlagen zur Vernehmlassung erkannt wurde. Die FDP Hinwil fordert den Bundesrat und das Bundesamt aber auf, den Zeitplan zur Lückenschliessung in der N15 zu überarbeiten und eine raschere Umsetzung des für unsere Region so wichtigen Projektes sicherzustellen.

Freundliche Grüsse



Philipp Casutt
Präsident
FDP Hinwil



Heinrich Egli
Kassier
FDP Hinwil



Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 28. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme seitens FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden hat die Unterlagen vom Baudepartement des Kantons Appenzell Innerrhoden erhalten. Sie hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, die FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeu-



tung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Die daraus entstehenden Staus vernichten volkswirtschaftlich sinnvoller nutzbare Arbeits- und Lebenszeit der betroffenen Verkehrsteilnehmer. Die hohe Abgasbelastung durch die sich kilometer- und stundenlang stauenden Fahrzeuge beeinträchtigt die Gesundheit der Verkehrsteilnehmer und der vielen betroffenen Anwohner der Ortsdurchfahrt. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen an die nationale Verkehrspolitik in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung der [FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden](#) nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Die [FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden](#) hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Die [FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden](#) fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.



Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärm- und Abgasimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein, was konsequenterweise auch zu Investitionen in allen Regionen, nicht nur den urbanen Zentren führen muss.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren seit Jahrzehnten keine Güter mehr. Die zum zeitgemässen Gütertransport notwendige Infrastruktur ist nicht vorhanden. Der heute bereits enge Takt der Personenzüge auf den zumeist eingleisig geführten Bahnstrecken würde den Gütertransport auch gar nicht mehr zulassen. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für die [FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden](#) ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf! Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.



Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 in Vorleistung erbrachten grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich die FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden ebenfalls nicht. Wir wiederholen jedoch mit allem Nachdruck die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss ohnehin umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert die FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten. Der Fokus der bundesrätliche Strategie auf die Kerngebiete der Agglomerationen ist nicht zielführend und muss überdacht werden. Die Randgebiete leisten Beiträge an das Gemeinwohl und dürfen nicht einem Fokus auf die Städte zum Opfer fallen. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass gegenüber den Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden die Versprechen bezüglich Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur eingehalten werden.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden


Gido M. Kargès
Präsident

FDP
Die Liberalen
Appenzell Innerrhoden

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden
Parteipräsidium, Langenmoosstrasse 4, 9410 Heiden

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

Herisau, 20. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP AR) hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu in weitgehender Übereinstimmung mit anderen Parteien und Institutionen aus dem Kanton AR wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (FDP AR) ist mit den Grundzügen der Vorlage aus den folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden

und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung der FDP AR nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Die FDP AR hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Die FDP AR fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere auch auf viel begangenen Schulwegen beispielsweise an der Alpsteinstrasse oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts sowie aller Gemeinden entlang der Nationalstrasse N 25.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone drei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Der örtliche und regionale öffentliche Busverkehr entlang der bestehenden Verkehrsachsen wird heute schon täglich immer wieder durch Staus ausgebremst. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Auch die multimodalen Verkehrsdrehscheiben - der Bahnhof Herisau wird als solche in den nächsten Jahren gestärkt und leistungsfähiger gemacht – sind auf leistungsfähige Strassen angewiesen als Zubringer für die Busse aus den Gemeinden ohne Schienenanschluss und den örtlichen Busverkehr in Herisau. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

Und schliesslich gilt es, entsprechend den föderalen Strukturen auch die wirtschaftlichen Strukturen im ländlichen Raum nicht zu vernachlässigen. Es kann nicht sein, dass wirtschaftliche Entwicklungen nur in schweizerischen Zentren und Ballungsräumen erfolgen. Sehr erfolgreiche international tätige und bedeutende Unternehmen im Einzugsgebiet des Zubringers Appenzellerland werden durch die heutige Situation wesentlich beeinträchtigt. Die Erhaltung der Industrie sowie der Arbeitsplätze in Herisau ist auch für die Gemeinden im Einzugsgebiet des Zubringers ein wichtiger Eckpfeiler. Es muss verhindert werden, dass sich Betriebe verlagern oder sich aufgrund der ungünstigen Verkehrserschliessung nicht mehr im Appenzellerland ansiedeln.

Dies gilt auch für den Raum Gossau Ost – St. Gallen West, in denen ein wesentliches Entwicklungspotenzial schlummert, dass im Sinne der Innenverdichtung stärker genutzt und an das Nationalstrassennetz angebunden werden soll. Die bestehenden beiden Anschlüsse um Gossau SG vermögen dies alles nicht aufzunehmen.

Die bestehenden Herausforderungen im Sinne eines sinnvoll koordinierten öffentlichen und privaten Verkehrs auf dem Zubringer Appenzellerland (N25) müssen jetzt angegangen werden!

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für die FDP AR ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die FDP AR beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschritt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich die FDP AR nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert die FDP AR, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhodener und Appenzell Innerrhodener sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhodener Regierungsrat und die Innerrhodener Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die FDP AR teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhodener und Appenzell Innerrhodener den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Schlussbemerkungen

Für die Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens und verbleiben mit freundlichen Grüssen

FDP.Die Liberalen
Appenzell Ausserrhoden

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Monika Gessler', written in a cursive style.

Monika Gessler
Präsidentin

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dr. Kai Henning Viehweger', written in a cursive style.

Dr. Kai Henning Viehweger
Vernehmlassungen

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St.Gallen, 29.04.2022

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit dem Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum genannten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

3. Röhre Rosenbergtunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergtunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St. Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat denn auch bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschritt 2023 aufnimmt.

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus – mit entsprechend negativen Folgen auf die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienenengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region aus. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration

und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg隧nells die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Die FDP wird sich auch in Zukunft mit grossem Engagement dafür einsetzen, dass die Planungs- und Umsetzungsarbeiten auch auf kantonaler und städtischer Ebene mit Hochdruck weitergehen.

Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt.

Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland

Im Rahmen der nächsten Schritte des STEP sind nach unserer Auffassung auch die beiden für die Ostschweiz ebenfalls wichtigen Projekte der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland aufzunehmen.

Die BTS entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr und eröffnet Potenziale zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Die Bevölkerung des Kanton Thurgau hat über diese Projekte ebenfalls abgestimmt und zu ihnen deutlich Ja gesagt.

Auch der Zubringer Appenzellerland muss aus Sicht der FDP mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Er kann die vorhandenen Verkehrsprobleme in Gossau, lösen, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet gleichzeitig Herisau von einem heute starken Durchgangsverkehr.

Für die Kernregion Ostschweiz sind die beiden Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland ebenfalls von grosser Relevanz.

Zusammenfassung

Die FDP begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg-tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschritt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt.

Die weiteren Ostschweizer Projekte der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland sollen darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Wir danken für die Möglichkeit, unseren Standpunkt darzulegen und ersuchen nochmals um Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
FDP.Die Liberalen St.Gallen



Kantonsrat Raphael Frei
Kantonalpräsident



Kantonsrat Christian Lippuner
Fraktionspräsident

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St.Gallen, 29.04.2022

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit dem Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum genannten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St. Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat denn auch bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschritt 2023 aufnimmt.

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus – mit entsprechend negativen Folgen auf die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienenengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region aus. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration

und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg隧nells die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Die FDP Stadt St.Gallen wird sich auch in Zukunft mit grossem Engagement dafür einsetzen, dass die Planungs- und Umsetzungsarbeiten auch auf kantonaler und städtischer Ebene mit Hochdruck weitergehen.

Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt.

Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland

Im Rahmen der nächsten Schritte des STEP sind nach unserer Auffassung auch die beiden für die Ostschweiz ebenfalls wichtigen Projekte der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland aufzunehmen.

Die BTS entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr und eröffnet Potenziale zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Die Bevölkerung des Kanton Thurgau hat über diese Projekte ebenfalls abgestimmt und zu ihnen deutlich Ja gesagt.

Auch der Zubringer Appenzellerland muss aus Sicht der FDP mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Er kann die vorhandenen Verkehrsprobleme in Gossau, lösen, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet gleichzeitig Herisau von einem heute starken Durchgangsverkehr.

Für die Kernregion Ostschweiz sind die beiden Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland ebenfalls von grosser Relevanz.

Zusammenfassung

Die FDP begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg-tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschnitt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt.

Die weiteren Ostschweizer Projekte der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland sollen darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Wir danken für die Möglichkeit, unseren Standpunkt darzulegen und ersuchen nochmals um Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
FDP.Die Liberalen Stadt St.Gallen



Kantonsrat Oskar Seger
Präsident FDP Stadt St.Gallen



Christoph Graf
Geschäftsführer

FDP.Die Liberalen Kanton Thurgau, Bahnhofstrasse 8, 8594 Güttingen

Eidg. Departement für Verkehr und Umwelt
Energie und Kommunikation
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
3011 Bern

Güttingen, 22. April 2022

Per Mail: netzplanung@astra.admn.ch

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

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen Thurgau

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 26. Januar 2022 das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die FDP.Die Liberalen des Kantons Thurgau hat die Unterlagen intensiv studiert und mit Interesse gelesen. Die Partei beschäftigt sich seit mehreren Jahrzehnten mit der in der Vorlage erwähnten Bodensee-Thur-talstrasse (BTS) und ihren Vorgängerprojekten. Dazu verweisen wir auf die Chronik, in welcher der lange Weg des Vorhabens ersichtlich ist: <https://bts-ols.tg.ch/chronik.html/2661>. Die FDP Thurgau hat sich stets dafür eingesetzt, dass auch der Kanton Thurgau genügend erschlossen ist, um angemessen an der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung teilzuhaben. Aus Sicht der Freisinnigen ist eine Erschliessung des peripheren Kantons Thurgau mit dem öffentlichen Verkehr, aber auch für den motorisierten Individualverkehr von entscheidender Bedeutung für dessen Zukunft. Der Kanton Thurgau möchte nicht primär Geld aus dem Finanzausgleich erhalten, sondern nach Möglichkeit selbst mit seiner innovativen Wirtschaft zum Erfolg der Schweiz beitragen.

Die FDP.Die Liberalen des Kantons Thurgau bedankt sich für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können. Das vom Bundesrat in die Vernehmlassung geschickte Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) 2024-2027 ohne die Bodensee-Thurtal-Strasse löste bei uns Entrüstung und Enttäuschung aus. Zehn Jahre nach dem klaren Grundsatzentscheid der Thurgauer Bevölkerung erwarten wir endlich verbindliche Aussagen zum Realisierungszeitpunkt der BTS.

Dies zeigt auch die von einem breit abgestützten Komitee getragene Petition «BTS umsetzen – jetzt!». Alle Thurgauer Mitglieder im nationalen Parlament aus den bürgerlichen Parteien, Parteispitzen und Vertreter aus Wirtschaftsverbänden unterstützen das Anliegen. Die ersten 1000 Unterschriften wurden in gerade mal zwei Tagen gesammelt. Das Ziel von 5000 Unterschriften wurde früh erreicht und weit übertroffen. Dies zeigt, dass das Thema die Bevölkerung in der Region stark bewegt.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren, es geht um viel – nicht nur für uns, sondern auch für die ganze Schweiz. Wir ersuchen den Bundesrat eindringlich, die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) in das STEP, Realisierungshorizont 2040, aufzunehmen.

Die FDP.Die Liberalen Thurgau äussert sich in der Folge vor allem zum Projekt N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS). Die Stellungnahme orientiert sich in der Folge an der vorgegebenen Fragenstruktur.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Es gibt grundsätzliche Überlegungsfehler und Fehlgewichtungen in der Vorlage, allen voran die einseitige Perspektive auf die Zentren. Die Schweiz lebt nicht nur von den Zentren, sondern auch von den Peripherien. Ein ausgewogener Mix der Förderung von Zentren, Agglomerationen und Peripherien ist eine grosse Stärke der Schweiz und hat das Land erst so erfolgreich gemacht. Die Peripherien an die nationalen Netze anzubinden und nicht eine ganze Region abzuhängen, ist zum einen wichtig für die Entwicklung des ganzen Landes. Die Bedeutung dieses Aspekts hat mit dem zunehmenden Dichtestress in den letzten Jahren noch markant zugenommen. Zum anderen ist es auch für den Zusammenhalt des Landes eminent wichtig, dass auch peripher gelegene Regionen ernst genommen und gefördert werden.

Auch spezifisch in Bezug auf die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) sind Fehler in der Vorlage enthalten. Dies zeugt davon, dass die Situation im betroffenen Gebiet offenbar unbekannt ist. Die FDP Thurgau lud deshalb Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, zu einem Austausch in den Thurgau ein. Dies wurde mangels Zeit abgelehnt. Auch das Angebot, die offensichtlich fehlenden Informationen in Bern zu übermitteln, wurde nicht angenommen. Die FDP.Die Liberalen des Bezirks Arbon organisierte am 18. Februar 2022 zudem eine Diskussionsveranstaltung zum Thema. Auch daran wollte das ASTRA nicht teilnehmen und in einen Dialog treten. Gerne stehen die Exponentinnen und Exponenten der FDP Thurgau weiterhin zur Verfügung, um diese Lücke mit Ihnen Frau Bundesrätin Sommaruga und dem ASTRA zu schliessen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Der Thurgau gehört zu den am stärksten wachsenden Kantonen der Schweiz. Er ist doppelt so dicht besiedelt wie der Kanton Bern. Die Thurgauer Bevölkerung ist heute so gross wie diejenige der Kantone Graubünden und Jura zusammen. Der Bezirk Arbon ist doppelt so dicht besiedelt wie der Bezirk Frauenfeld.

Die Hauptstrasse Weinfelden-Amriswil verzeichnet doppelt so viel Verkehr wie die N7 zwischen Kreuzlingen und Frauenfeld. Die Hauptstrasse östlich von Kreuzlingen ist die am stärksten befahrene im Kanton. Zur Milderung dieser unglaublichen Belastung für die Bewohner der betroffenen Städte und Dörfer gibt es das per Volksabstimmung angenommene Projekt BTS/OLS. Dabei handelt es sich um ein fein abgestimmtes Gesamtpaket mit der Bodensee-Thurthalstrasse (Verantwortung Bund) und der Oberlandstrasse (Verantwortung Kanton). Es wird auch benötigt, um der zunehmenden Zahl von strassengebundenen Pendlern und Gewerbetreibenden innerhalb der kantonalen Regionalzentren unnötige Stauzeiten zu ersparen. Das Argument des Klimaschutzes verfängt dabei nicht. Auch Elektroautos oder andere künftige Formen der Mobilität sind auf diese Infrastruktur angewiesen.

Als vor rund 60 Jahren die erste kantonsquerende Strasse geplant wurde, zählte der Kanton Thurgau 166'000 Einwohnerinnen und Einwohner. Ende 2020 waren es 288'000. Dies entspricht einer Zunahme um über 70 Prozent. Das Bevölkerungswachstum hat sich in der letzten Generation zudem stark beschleunigt: Zwischen 1990 und 2020 ist die Thurgauer Bevölkerung von 200'000 auf 288'000 Einwohnende angewachsen, was einer Zunahme von 42 Prozent entspricht. Die Infrastruktur hat mit dem Wachstum Schritt gehalten, nur bei den Strassenverbindungen wurde dies bislang versäumt. Dies hemmt die Entwicklung in einem Landesteil, der vor allem punkto Ernährungswirtschaft und Industrie sowie produzierendem Gewerbe für die ganze Schweiz von Bedeutung ist.

Bei unserer geografischen Lage kann ein Projekt wie die BTS nicht mit den gleichen Kriterien beurteilt werden, wie eines im Raum Zürich, Basel oder Bern. Die Erschliessung des Oberthurgaus hängt von der BTS ab. Eine entsprechend ausgebaute N 23 in Form der BTS ist wichtig für die hier ansässige Wirtschaft wie auch für die Sicherheit der Benutzerinnen und Benutzer der N 23. Dazu zählen Velofahrende und Zufussgehende, welche sich heute auf einer übermässig vom MIV und LKW-Verkehr belasteten Strasse durchkämpfen müssen.

Bei der BTS handelt es sich um eines der grössten Lärmschutzprojekte der Schweiz. So hat der Kanton Thurgau bei rund 16'000 Liegenschaften Lärmmessungen durchgeführt (gesamter BTS- und OLS-Strassenperimeter). Bei ca. 4'200 Liegenschaften können die Lärmbelastungen durch das Gesamtprojekt um mehr als 1 dB(A) reduziert werden. Bei ca. 800 Liegenschaften erhöhen sich die Lärmbelastungen um mehr als 1.0 dB(A). Bei ca. 2'800 Liegenschaften halbieren sich die Lärmbelastungen (Reduktion ≥ 3.0 dB(A)). Bei rund 300 Liegenschaften verdoppeln sich die Lärmbelastungen (Zunahme ≥ 3.0 dB(A)).

Die Siedlungsentwicklung, die Landwirtschaft und der Schutz der Landschaft wurden bei der jahrelangen und umfangreichen Planung der BTS und der OLS immer mitbedacht und in ergänzenden Konzepten bearbeitet. Die Gemeinden entlang der BTS haben ihre Ortsplanungen auf den Verlauf der Nationalstrasse und die entsprechenden Anschlusswerke angepasst.

Eine Studie der Industrie- und Handelskammer Thurgau zur Regionalwirtschaftlichen Bedeutung der Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) aus dem Jahre 2018 zeigte klare Resultate: Drei Viertel der Unternehmen in der Region messen dem Bau der BTS und der OLS eine grosse bis sehr grosse Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Thurgau zu. Besonders in den östlichen Bezirken des Thurgaus wird von den Befragten ein hoher regionaler Nutzen durch die BTS/OLS erwartet. Insgesamt beurteilen die überwiegende Mehrheit der befragten Unternehmen ebenso wie alle befragten Gemeindepräsidentinnen und Gemeindepräsidenten die Auswirkungen von BTS und OLS als klar positiv.

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?**
Ja. Die Ausführungen dazu sind nachvollziehbar und verständlich dargelegt.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

- 4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?**

Die Ausführungen im Teil STEP Nationalstrasse sind verständlich und ausführlich abgehandelt. Eingang ins Programm finden jene Projekte, die nötig und aus Sicht der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) sinnvoll sind. Die aus aktueller Sicht prioritären und zweckmässigsten Projekte werden dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Die Nichtberücksichtigung der Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) im STEP Nationalstrassen ist daher absolut unverständlich.

Gerne teilen wir Ihnen unsere Gedanken dazu mit, unter Bezugnahme zu Ihrem Erläuternden Bericht, Anhang 5, S. 91, N 23, Bodensee-Thurthalstrasse (BTS). Die kursiv aufgeführten Sätze sind Zitate aus dem Erläuternden Bericht zur Verständlichkeit unserer Stellungnahme.

Der Kanton Thurgau sieht zwischen Bonau und Arbon-West eine vollständige Neutrassierung der bestehenden N23 vor.

- Diese Aussage ist falsch. Rund 25% der BTS verlaufen auf oder entlang bestehender Strassen- oder Schienentrassen (Quelle: Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23. September 2012, S. 18). In der Erarbeitung des Projektes wurde dies explizit verfolgt.

Für das Vorhaben liegen ein Vorprojekt aus dem Jahr 2019 und diverse Studien vor.

- Für das Vorhaben liegt ein nach Vorgaben des ASTRA erarbeitetes Generelles Projekt vor (und nicht ein nach kantonalen Vorgaben erarbeitetes Vorprojekt). Es wurden durch den Kanton Thurgau Vorleistungen erbracht. Das Projekt ist planerisch bereits deutlich weiter als vergleichbare Projekte, welche sich bereits im STEP Nationalstrasse befinden. Es wurden rund 80 Fachdossiers erarbeitet, welche zu den rund 600 Plänen des Generellen Projektes dem Bund abgegeben wurden.
- Auch auf kommunaler und regionaler Ebene wurden zahlreiche Studien und Grundlagen zum Thema erarbeitet. Seit dem deutlichen Volksentscheid aus dem Jahre 2012 wurden die Ortsplanungen der betroffenen Gemeinden überarbeitet und auf die BTS ausgerichtet. Sämtliche Planungen und Entschiede, die mit dem Projekt in Zusammenhang stehen oder stehen könnten – und das ist ein grosser Teil – werden jeweils auf die Kompatibilität mit der BTS geprüft und abgestimmt.
- Das Agglomerationsprogramm St.Gallen-Bodensee ist eng mit der Realisierung der BTS verflochten. Dieses wurde vom Bund sehr gut bewertet. Im Prüfbericht vom 14.09.2018 schreibt der Bund denn

auch: "Das Programm weist einen gut nachvollziehbaren roten Faden auf. Es verfolgt einen gesamtgesellschaftlichen Planungsansatz und gewährleistet eine gute Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Zudem wird das Thema Landschaft umfassend behandelt und mit griffigen Massnahmen angegangen."

Aus nationaler Sicht weist der Abschnitt in Bezug auf die Funktionalität bis auf die bestehende Umfahrung von Arbon (gravierend) und die Ortsdurchfahrt von Weinfelden (mittel) keine, oder nur geringe Probleme auf. Die Verkehrsbelastung weist auf weiten Strecken keine kritische Grösse für eine Verkehrsentflechtung auf. Hingegen bestehen auf längeren Abschnitten mittlere und punktuell auch grössere Probleme mit der Verträglichkeit. Diese betreffen vor allem die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze. Auch bezüglich Sicherheit bestehen punktuell grössere Probleme.

- Es ist nicht ersichtlich, wieso die Probleme auf der bestehenden Umfahrung von Arbon (ist damit die ehemalige A1.1 zwischen Arbon-West und Meggenhus gemeint?) als gravierend und bei der Ortsdurchfahrt von Weinfelden als mittel bezeichnet werden und ansonsten von keinen oder nur geringen Problemen ausgegangen wird. Die Zahlen belegen eindeutig, dass auch an anderen Orten Probleme bestehen. Bei der Durchfahrt in der Stadt Amriswil wird 2030 beispielsweise ein DTV von 20'300 Fz/d prognostiziert (Quelle: Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23. September 2012, S. 9). Auf der Nationalstrasse N23 hat es 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 km Velo-Alltagsrouten sowie 73 betriebliche und 26 bauliche Defizite auf der Ausnahmetransportroute. Entlang der Nationalstrasse N23 liegen 16 Schulstandorte. 20'760 Personen werden dank der BTS und der OLS um mindestens 1 dB(A) von Lärm entlastet. Wie die nationale Beurteilung der "Probleme" definiert ist, geht nicht aus dem erläuternden Bericht hervor, jedoch würde sich ein genauer Blick auf die Verkehrsprognosen in den abgegebenen Unterlagen lohnen, um festzustellen, dass die DTV-Zahlen für alle Ortsdurchfahrten der heutigen N 23 für den ländlichen Kanton Thurgau mittlere bis grosse funktionale Probleme auslösen.
- Bei der BTS geht es indes nicht nur um die aus verschiedenen Gründen dringend benötigte Verkehrsentlastung, sondern auch um die Erschliessung einer ganzen Region. Dazu haben wir bereits Ausführungen gemacht.
- Die Entflechtung des Verkehrs ist ein wichtiges Anliegen des Vorhabens. Während der Stosszeiten ist ein gefahrfreies Velofahren auf oder Queren der N23 heute kaum möglich. Die BTS ist also nicht nur eine Infrastruktur für den MIV und LKW-Verkehr, sondern insbesondere schafft sie auch für den Langsamverkehr genügend Platz, um diesen attraktiv zu gestalten.

In der Summe und gemessen an der gesamten Sanierungsstrecke resultiert aus nationaler Sicht ein geringer Problemdruck. Diese Einschätzung differiert wesentlich zu jener des Kantons, der die Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten und bei den grossen Kreuzungsstellen sowie die bestehende Verbindungsqualität zu den Zentren als untragbar erachtet.

- Wir verstehen, dass im Vergleich aus nationaler Sicht Probleme um Zürich und Weinfelden anders beurteilt werden als aus Thurgauer Sicht. Es geht aber schlichtweg nicht um die gleichen Probleme und nicht um die gleiche Ausgangslage. Eine Nordumfahrung Zürich mit sieben Spuren kann nicht mit der Hauptstrasse N 23 in Weinfelden oder Amriswil verglichen werden. Hier wäre eine umfassendere Beurteilung unter Berücksichtigung der Unterschiede der einzelnen Regionen angezeigt.

Der Bund anerkennt die hohe regionale Bedeutung des Vorhabens sowie die grossen Anstrengungen des Kantons Thurgau für die Erarbeitung und umfassende Abstimmung des Vorhabens. Auch ist er sich bewusst,

dass auf der Achse Probleme bestehen, die es anzugehen gilt. Hingegen hat er Zweifel, dass der gewählte Ansatz in Anbetracht der Klimadebatte, der Bodenstrategie des Bundesrates (Flächenbedarf), diverser Grundsätze im Sachplan Verkehr, Teil Programm und die im Verhältnis zum erzielten Nutzen sehr hohen Erstellungskosten zielführend ist. Hinzu kommen Verträglichkeitsprobleme des zu Grunde gelegten, kantonalen Raumkonzepts mit dem Raumkonzept Schweiz und die Befürchtung, dass voraussichtlich nötige technische Anpassungen das Projekt zusätzlich verteuern werden.

- Es ist schön, dass die Probleme anerkannt werden. Zehn Jahre nach dem positiven Volksentscheid im Thurgau wäre es aber angebracht, daraus auch verbindliche Aussagen zu machen. Eine Aufnahme ins STEP ist deshalb unabdingbar. Optimierungen am Projekt können und sollen dennoch vorgenommen werden.
- Die regionale Bedeutung kann tatsächlich nicht hoch genug eingeschätzt werden. Neben der bereits erwähnten Studie der Industrie- und Handelskammer Thurgau aus dem Jahre 2018 spricht auch die vom Kanton Thurgau in Auftrag gegebene NISTRA-Bewertung (vom ASTRA entwickelte Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) aus dem Jahre 2019 eine klare Sprache. Bei Gesamtprojektkosten von Fr. 1,769 Mrd. resultiert eine jährliche positive Nutzen-Kosten-Differenz von Fr. 22 Mio. Seinen wirtschaftlichen Hauptnutzen zieht das Projekt aus den Reisezeiteinsparungen, die auf jährlich Fr. 100 Mio. beziffert werden. Zu den Kosten ist zudem zu erwähnen, dass bei anderen Projekten, welche ins STEP Nationalstrasse aufgenommen werden resp. bereits aufgenommen sind, bedeutend höhere Baukosten pro Kilometer veranschlagt werden. Zudem sind punktuelle Massnahmen in ihrer Gesamtheit nicht günstiger als die sauber geplante und abgestimmte BTS.
- Das Argument der Klimadebatte ist nicht nachvollziehbar. Auch neue Mobilitätsformen sind auf Infrastruktur angewiesen. Der öffentliche Verkehr wird den Verkehr nie alleine bewältigen können. Siehe dazu auch S.118 im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage: *Die Massnahmen im Agglomerationsverkehr und die vorgesehenen Ausbauten im Schienenverkehr bringen eine gewisse Entlastung der Nationalstrassen mit sich. Für eine umfassende Beseitigung der Kapazitätsprobleme im Nationalstrassennetz werden sie aber nicht ausreichen.* Die BTS wird zudem viel dazu beitragen, dass sich der Verkehr verflüssigt und der Langsamverkehr attraktiver wird.
- Bodenstrategie des Bundesrates (Flächenbedarf): Jede neue Strasse verbraucht bisherige Fruchtfolgefläche (FFF). Die BTS wurde in diesem Wissen umfassend geplant und in den einzelnen Fachdossiers immer wieder optimiert. Darum sind die im Bericht erwähnten Überdeckungen eingeflossen – die Verträglichkeit mit dem Landschaftsbild, Lärmschutz, Wiederherstellung von Wildkorridoren etc. waren die Absichten. Der Flächenbedarf der BTS beträgt rund 82 ha. Davon sind rund 60% versiegelte Fläche und der Rest Grünflächen inkl. Böschungen. Für eine 32 km lange Autostrasse ist dies eine sehr optimierte versiegelte Fläche. Um den Verlust der FFF zu kompensieren, hat der Kanton bereits während der Planung ein entsprechendes Fachdossier bearbeitet und Kompensationen mit Bodenaufwertungsmassnahmen eingeplant. Die BTS wurde auch entsprechend an bestehende Verkehrsträger geplant, um nicht unwirtschaftliche Restflächen entstehen zu lassen.
- Den Hinweis, dass es Verträglichkeitsprobleme mit dem Raumkonzept Schweiz geben soll, weisen wir entschieden zurück: Das Raumkonzept Schweiz ist kein verbindliches Konzept. Dieses war nie in einer Vernehmlassung und ist nicht genügend legitimiert, um sich jetzt darauf abzustützen.

In Anbetracht dieser grundsätzlichen Vorbehalte verzichtet der Bundesrat auf die Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen. Er sieht vor, den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. In dieser Analyse sind alternative Ansätze, auch aus Sicht Gesamtverkehr zu erarbeiten und dem Vorhaben

des Kantons Thurgau gegenüberzustellen. Akute Probleme, beispielsweise in Bezug auf die Sicherheit oder die Entflechtung des Veloverkehrs vom übrigen Verkehr, sind im Rahmen der Erhaltungsplanung voranzutreiben.

- Es ist ein Affront, die jahrelangen professionellen Planungen des Kantons Thurgau als untauglich zu taxieren. Gerne halten wir fest, dass diese durch Fachleute erstellt und begleitet wurden. Die angesprochene umfassende Prüfung und die Gegenüberstellung alternativer Ansätze zum abgegebenen Projekt BTS wurde bereits vor Jahren durchgeführt. Es gibt Alternativprojekte mit anderen Linienführungen, Projekte aus Sicht anderer Parteien, welche umfassend verglichen wurden. Die Methode dazu stammt vom ASTRA: Nachhaltigkeits-Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte (NISTRA).
- Wir sind erstaunt, dass das ASTRA die akuten Sicherheitsprobleme und die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs vom übrigen Verkehr nicht umfassend angehen will. Dies führt zu unhaltbaren Verzögerungen, massiven Mehrkosten und schliesslich zu einem unbefriedigenden Resultat.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Absicht, die fünf Vorhaben Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof), Rheintunnel Basel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen, können wir nachvollziehen.

Das STEP Nationalstrassen umfasst Erweiterungsprojekte, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Eingang ins Programm finden jene Projekte, die nötig und aus Sicht der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) sinnvoll sind. Aus dieser Argumentation heraus verstehen wir nicht, dass die BTS nicht in das STEP aufgenommen wurde.

Das Vorhaben BTS hat einen umfassenden Planungsprozess durchlaufen, ist räumlich abgestimmt und weist einen sehr guten Bearbeitungsstand auf. Die Bevölkerung wurde breit einbezogen. Es ist nicht nur ein Generelles Projekt vorhanden, sondern es wurden zusätzlich rund 80 Fachdossiers erarbeitet, die sich mit allen Herausforderungen rund um einen Strassenbau in der heutigen Zeit beschäftigen und die neusten Entwicklungen einbeziehen.

Bei der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) geht es nicht nur um eine Strasse: Die BTS ist ein Entwicklungsprojekt, ein Erschliessungsprojekt, ein Lärmschutzprojekt, ein Umweltprojekt und vor allem ein Projekt für die Bevölkerung in einem peripheren Kanton. Die Verträglichkeit mit der Umwelt wurde bereits während der umfassenden, ganzheitlichen Erarbeitung des Projektes ständig optimiert. Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Ortsbildschutz, Waldschutz, Landwirtschaft, Rückbau, Landerwerb, Umgang mit FFF und Raumplanung wurden umfangreich abgehandelt.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir sind enttäuscht, dass die jahrelangen modellhaften Planungen und der deutliche Volksentscheid von 2012 nicht dazu geführt haben, dass die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) in die Vernehmlassungsvorlage aufgenommen wurde. Wir sind jedoch überzeugt, dass der Bundesrat die dargelegten Argumente nachvollziehen

kann und damit auch die Notwendigkeit der Umsetzung dieses Projekts sieht. Dies ist uns ein grosses Anliegen, im Sinne des Kantons Thurgau und der ganzen Schweiz. Abermals stellen wir unsere Unterstützung in Aussicht und bekräftigen, dass wir für einen Austausch gerne zur Verfügung stehen.

Wir danken für Ihre Aufmerksamkeit und freuen uns, wenn Sie bei der Weiterbearbeitung dieses Geschäftes die Vorschläge der FDP Thurgau berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

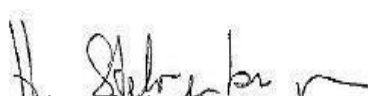
FDP.Die Liberalen Thurgau



Gabriel Macedo
Parteipräsident



Martina Pfiffner Müller
Vizepräsidentin



Harry Stehrenberger
Vizepräsident



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wetzikon, 3. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
JA, einverstanden.
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
Ja, bevor andernorts Kapazitätserweiterungen (zusätzliche Spuren, weitere Tunnels) erstellt werden, muss die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!

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?
Nicht in allen Teilen: Bei zugeteilten Mitteln (Erläuterungen Kap. 2.3.7.1, Umfang sowie Faktenblatt) für die planerische Weiterbearbeitung fehlen Mittel für Projekte, die zurzeit noch nicht im Ausbauschnitt 2023 drin sind, obwohl sie aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung einer Bearbeitung bedürfen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja, gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige heutige Problem im Bereich der Lücke ist vom ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Situation auf den 6 Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete ist für die Bevölkerung schlichtweg untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich sind wir – bei oben dargelegten Einschränkungen – einverstanden. Die Schliessung der Lücke in der N15 würde zwar ebenfalls hineingehören. Wir haben aber Verständnis, dass es aufgrund des heutigen Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil die Lücke ein krasser Mangel im System der Nationalstrassen sowie in der N15 selber darstellt, fordern wir heute schon dessen Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N 15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 in Kürze wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Der Baubeginn an beiden Enden der A53, heute N15 war im Jahr 1972. Seit 1989 klafft nun die Lücke von Uster Ost bis Betzholz. Es gab zwar unzählige Versprechungen, Varianten, Projekte und auch Störmanöver. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt durch eine restriktive Auslegung des Moorschutzartikels seitens des Bundesgerichtes versenkt.
- 50 Jahre lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die Gemeinden und deren Bevölkerung seit 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärmbelastung.
- Die N15 hat heute nebst kantonal gemachtem, auch überregionalen Verkehr zu bewältigen. Aus den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerland, aus Linthebene und Ausserschwyz in Richtung Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt ein Teil des Ferienverkehrs Richtung Südostschweiz aus der Agglomeration Zürich und nördlichen Teilen der Schweiz.
- All dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch Oberländer Dörfer und Städte. Ganze 6 Kilometer, somit 2/3 der 9 Kilometer zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und jener bei Hinwil/Betzholz führen mitten durch stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei an zahlreiche geschützten Bauobjekte und sogar 0.7 Kilometern Hochhausgebiet.
- Die Belastungen sind in allen Gemeinden, besonders aber in Wetzikon massiv. Das schadet auch dem öffentlichen Verkehr enorm. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt zirka 30'000 Fzg. in Unterwetzikon, bei hohem Anteil Schwerverkehr. Genau hier liegt auch der Bahnhof Wetzikon, einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundene Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Strassenverkehr behindert die durchaus gewünschte Steigerung der ÖV-Nutzung genauso wie den Fuss- und

Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler.

- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, dabei Wetzikon als regionales Zentrum mit heute schon über 25'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung eingeschränkt, ja es fehlt längerfristige Planungssicherheit.

→ **Das alles ist untragbar und unerträglich.**

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

- Der Bund weist in seinen Erläuterungen zutreffend darauf hin, dass das Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Auch das Bundesgericht erkannte in seinem Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
- Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen dringend entlastet werden, auch im Interesse von Fussgängern oder Velofahrer. Das Vorhaben umfasst genau zu diesem Zwecke zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der umfahrenen Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz", wie im Erläuternden Bericht festgehalten wird.
- Vom Lückenschluss profitieren, wie in den Unterlagen ebenfalls ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Unsere Landschaft ist uns wichtig! Deswegen sehen wir es äusserst positiv, dass nun dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen und in hohem Masse Rechnung getragen wird. Die Strasse verläuft in diesem Streckenstück fast ausschliesslich in Tunnels.
- Die FDP.Die Liberalen Wetzikon nehmen zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts in einer vorbereitenden Studie die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Wir weisen gleichzeitig darauf hin, dass hier bereits umfangreiche Vorarbeiten und Studien vorliegen. Unserer Auffassung nach muss die zeitlich schneller und politisch besser realisierbare Variante umgesetzt werden.
- Äusserst unbefriedigend ist für die Zürcher Oberländer Bevölkerung der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.1.2022). Die FDP.Die Liberalen Wetzikon weisen nachdrücklich darauf hin, dass diese zeitliche Einordnung für die N15 nicht nur widersprüchlich, sondern geradezu falsch ist.

Wir danken dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat aber eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt.

Sven Zollinger, Präsident FDP.Die Liberalen Wetzikon, Dorfstrasse 97, 8620 Wetzikon, info@sven-zollinger.ch



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Im erläuternden Bericht zum Zahlungsrahmen 2024 – 2027 wird als Ziel festgehalten: «Die Wohnlichkeit der Siedlungsgebiete wird gesteigert» Diese Zielsetzung ist für das Projekt «Zubringer Appenzellerland» bedeutend.

Weiter wird als Ziel festgehalten «Anbindung der mittelstädtischen Agglomeration und der Randregionen. Die Erreichbarkeit der mittel-städtischen Agglomeration und der Randregionen ist mit einer bedürfnisgerechten Ausgestaltung der Nationalstrassen gewährleistet. Durchgangsverkehr durch Siedlungsgebiete wird – falls aus raumplanerischer und verkehrlicher sowie umwelt- und landschaftstechnischer Sicht zweckmässig – auf neu erstellte Umfahrungsstrassen umgeleitet» sowie «Beseitigung lokaler Problemstellen»

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die mögliche Entlastung im Innerortsverkehr, die der Zubringer Appenzellerland in Gossau und Herisau bringt, kann für einen weiteren Ausbauschnitt des ÖVs verwendet werden. Diese Bewertung wurde unseres Erachtens zu wenig berücksichtigt.

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?

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die unter Abschnitt 1 aufgeführten Ziele werden ohne den Zubringer Appenzellerland bei weitem nicht erreicht. Gossau leidet seit Jahren unter dem massiven Durchgangsverkehr. An Schönwettertagen bilden sich im Herbst und Winter vor allem auch an den Sonntagen lange Kolonnen, welche am Abend bis weit über Herisau hinaus reichen. Die zahlreichen Wanderer / Skifahrer aus der Region Fürstenland / Thurgau / Süddeutschland benützen die Durchfahrt Gossau Richtung Herisau anstelle der Ausfahrt Winkeln. Dieses Verhalten wird sich nur ändern, wenn bei einer anderen Verkehrsführung zügige Verbindungen ins Appenzellerland sichergestellt sind.

Unter der Woche ist ein anderes Problem aktueller. Der Raum Gossau ost ist ein bedeutendes Zentrum der Nahrungsmittelindustrie mit den Verteilzentren von Coop, Migros, Spar und weiteren grossen Anbietern. Ab und zu diesen Zentren fahren täglich Hunderte von Lastwagen von und zu den Filialen der Grossverteiler. Zudem werden viele Lebensmittel auch per Lastauto angeliefert. Die vielen Lastwagenfahrten durch das Zentrum sind eine sehr starke Belastung für die Bevölkerung in Bezug auf Lärm und Sicherheit.

Eine Teillösung könnte in einem etappenweisen Ausbau des Zubringers «Appenzellerland» möglich gemacht werden. In einem ersten Modul liesse sich am für den «Zubringer Appenzellerland» vorgesehenen Standort ein Halbanschluss in und von Fahrtrichtung Zürich erstellen. Damit könnte die Problematik an den Werktagen entschärft werden.

Dies würde zum Beschrieb im Bericht passen. «Er anerkennt aber, dass insbesondere in Gossau und Herisau Handlungsbedarf besteht. Auch in diesen Räumen wird er den Variantenfächer noch einmal umfassend öffnen und dem vorliegenden Lösungsansatz grundsätzliche Alternativen gegenüberstellen.»

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.

Freie Liste Gossau FLiG
Vertreten durch Christian Schlegel, Parteipräsident
Geissbergstrasse 10
9200 Gossau SG

**GRÜNE Schweiz**

Urs Scheuss
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

urs.scheuss@gruene.ch
031 326 66 04

Bundesamt für Strassen
ASTRA
3003 Bern

per Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 4. Mai 2022

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben die GRÜNEN für eine Stellungnahme zu Vorlagen im Bereich der Nationalstrassen eingeladen. Wir danken für die Gelegenheit, uns zu den Vorlagen zu äussern.

Vorlage widerspricht den Klima- und Umweltzielen des Bundes

Die GRÜNEN lehnen sämtliche Ausbaupläne des Ausbauschritts 2023 für die Nationalstrassen, welche über den Ausbau im Sinne von Anpassungen hinausgehen, ab.

Die Schweiz hat ihr nationales Klimaziel für 2020 nicht erreicht.¹ Wird die Corona-Pandemie und die damit einhergehende rein vorübergehende Abnahme der Mobilität berücksichtigt, ist klar, dass insbesondere der Verkehr seine Reduktionsziele nicht erreicht. Während bei den Gebäuden die Emissionen deutlich abnehmen, bleiben sie beim Verkehr praktisch konstant. Die bessere Antriebseffizienz wird durch immer mehr grössere Fahrzeuge kompensiert.

Dazu kommt, dass der Verlust der Biodiversität in der Schweiz weiter voranschreitet. Die Zerschneidung von Lebensräumen durch Verkehrsinfrastrukturen und die Zersiedelung der Landschaft sind wichtige Treiber der zunehmenden Artenarmut. In Zeiten, in denen der Verkehr zur Erreichung der Klima- und Umweltziele massiv reduziert werden muss, ist aus Sicht der GRÜNEN ein Rückbau und kein Ausbau von Strassen für den Autoverkehr angebracht.

Verkehr vermeiden und verlagern muss Priorität haben

Dem Ausbau der Nationalstrassen liegt aus Sicht der GRÜNEN eine grundsätzlich falsche Herangehensweise zugrunde: Aufgrund prognostizierten Mehrverkehrs werden Infrastrukturen ausgebaut, welche diesen Mehrverkehr zu einem Teil selbst induzieren, anstatt dass, wie aus Klima- und Umweltschutzgründen unbedingt angezeigt, alternative Massnahmen beschlossen werden, welche möglichem Mehrverkehr von Autos entgegenwirken. Der Zweckartikel des Nationalstrassenfonds-Gesetzes (NAFG) schreibt zudem vor, dass Gelder aus dem Fonds u.a. nur dann eingesetzt werden dürfen, wenn wirkungsvolle Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorgezogen werden und wenn der Schutz der Umwelt beachtet wird. Beides ist aus Sicht der GRÜNEN nicht erfüllt. Statt Verkehr zu vermeiden und auf umweltverträglichere Verkehrsmittel zu verlagern, wird mit dem Ausbau Mehrverkehr erzeugt

¹ www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/emissionsverminderung/zielerreichung/ziel-2020.html

und – wie der erläuternde Bericht bestätigt – die Anteile des Öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr verringert.

Bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur statt Kapazitätserweiterung

Anstatt die Nationalstrassen auszubauen, soll die bestehende Infrastruktur besser und verträglicher genutzt werden. In diesem Sinne unterstützen die GRÜNEN die beabsichtigte Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur sowie Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung von Anwohnerinnen und Anwohner der Nationalstrassen.

Die Umnutzung von Pannestreifen (PUN) lehnen die GRÜNEN ab. Aus Sicht der GRÜNEN erfüllen PUN mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP). Daher gehören sie auf die Liste der STEP-Ausbau Schritte.

Stattdessen sind Anreize umzusetzen, die beim MIV die Belegung der Fahrzeuge verbessern und freiwillige Fahrgemeinschaften fördern. Dort wo der Bund heute die Umnutzung der Pannestreifen erwägt, sollen stattdessen Versuche mit einer Überholspur stattfinden, welche nur durch Autos mit mindestens zwei Insassen benutzt werden darf (Carpooling).

Methodisch falsche Kosten-Nutzen-Analyse

Die GRÜNEN kritisieren schliesslich, dass die der Beurteilung der Ausbauvorhaben zu Grunde liegende Kosten-Nutzen-Analyse schwerwiegende methodische Mängel aufweist. Auf Seite Kosten wird gemäss Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte NISTRA von «105 CHF / t CO₂-Äquivalent im Jahr 2010, danach pro Jahr steigend um 3%» ausgegangen, d.h. gegenwärtig rund 150 CHF / t CO₂-Äquivalent. Jüngere Studien gehen allerdings von weit höheren Kosten aus. Dabei werden Kosten von mehr als 1000 USD pro Tonne angenommen.² Angesichts dieser enormen Diskrepanz um den Faktor 10 sind aus Sicht der GRÜNEN die Schadenskostensätze grundsätzlich neu zu beurteilen. Die verwendeten Zahlen entsprechen nicht dem Stand der wissenschaftlichen Kenntnis. Ohne Neubeurteilung ist von einer groben Fehl abwägung auszugehen.

Auf Seite Nutzen wird seit Langem der Strassenbau mit Reisezeiteinsparungen legitimiert. Diese sind denn auch hauptverantwortlich für die positive Ergebnisse der Kosten-Nutzen-Analysen. Dies steht im Widerspruch zur Tatsache, dass die weitgehende Konstanz der Reisezeit über Jahrzehnte hinweg als eine der wichtigsten Kenngrössen des gesellschaftlichen Mobilitätsverhaltens gilt. Dies ist auch empirisch gut belegt ist.³ Die Reisezeit im Autoverkehr nimmt also offensichtlich nicht ab, wie das bei Reisezeiteinsparungen zu erwarten wäre. Sie wird stattdessen in weitere Verkehrsleistung reinvestiert (Rebound). Statt zeitlich weniger lang wird genauso lange, aber schneller und damit weiter gefahren. Die Reisezeiteinsparung ist Null. Aus Sicht der GRÜNEN muss dieser Effekt der sekundär induzierten Verkehre, die durch veränderte Wohnortwahl entstehen, in der Analyse berücksichtigt werden. Entsprechend entfällt ein grosser Teil des eingerechneten Nutzens.

Zu den gestellten Fragen äussern sich die GRÜNEN wie folgt:

Frage 1)

Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die GRÜNEN sind mit der Vorlage in wesentlichen Punkten nicht einverstanden:

- Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Nationalstrassen beschlossen worden sind, lehnen die GRÜNEN aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen klar ab. Der Verpflichtungskredit von Vorlage 3 muss somit um 300 Mio. Franken gekürzt werden (Betrag für «Projektierung und Landerwerb» gemäss erläuterndem Bericht) und Buchstabe b von Artikel 1 ist ersatzlos zu streichen.

² Jarmo S. Kikstra et al., The social cost of carbon dioxide under climate-economy feedbacks and temperature variability, in: Environ. Res. Lett. 16 (2021) 094037

³ Vgl. etwa Mikrozensus Mobilität und Verkehr:

<https://www.are.admin.ch/are/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/mzmv.html>

- Die im erläuternden Bericht aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz (Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Verträglichkeit und Biodiversität) und die Definition dieser Begriffe gehen zum Teil über die von Volk und Ständen beschlossene Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus. Gemäss Zweckartikel des NAFG dienen die Mittel des Fonds «der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.» Leistungsfähige Wirtschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind aber nicht gleichbedeutend. In Art. 83 der Bundesverfassung ist ausserdem von einer «ausreichenden Strasseninfrastruktur» die Rede, nicht von einer «täglichen und lückenlosen» Verfügbarkeit.

Frage 2)

Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Aus Sicht der GRÜNEN sind vor allem die folgenden beiden Punkte nicht berücksichtigt:

- Die GRÜNEN beurteilen den erläuternden Bericht als lückenhaft. Ein Denken in verschiedenen Szenarien fehlt. Der Bund fokussiert auf rein angebotsseitige Ausführungen zur Deckung einer angeblichen Nachfrage, die wesentlich erst durch den Ausbau induziert wird. Die Notwendigkeit der geplanten Ausbauten der Nationalstrassen wird nämlich mit den Prognosen der Verkehrsperspektiven des UVEK begründet, denen wiederum alle Erweiterungsprojekte der Realisierungshorizonte 2030 und 2040 des STEP Nationalstrassen als realisiert hinterlegt sind.
- Stattdessen fordern wir GRÜNEN, dass der Bund, die Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv eindämmt, wie dies aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes dringend nötig ist. Gleichzeitig soll er auch Anreize schaffen, damit die Belegung der Fahrzeuge verbessert wird.
- Zudem muss der Bund aus Sicht der GRÜNEN respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierende Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium verzichten. Es darf nicht sein, dass der Bund diese nachhaltigen und siedlungsverträglichen Konzepte der lokalen und regionalen Körperschaften mit einer einseitigen Strassenausbaupolitik untergräbt.

Frage 3)

Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Der Umfang des Zahlungsrahmens ist nachvollziehbar. Die GRÜNEN lehnen aber die zu Grunde gelegten Prämissen und damit auch den Zahlungsrahmen weitgehend ab.

Frage 4)

Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Das STEP Nationalstrassen ist überladen. Vgl. im Detail weiter unten. In die Liste der STEP-Projekte gehören, korrekterweise auch alle Pläne für Pannestreifenumnutzung (PUN), sofern daran entgegen den Vorschlägen der GRÜNEN für Alternativen zu PUN (vgl. oben) festgehalten wird.

Frage 5)

Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Zum Ausbauschnitt 2023 äussern sich die GRÜNEN weiter unten im Detail. Zu den Projekten die gemäss aktuellem Stand der Planung dem «Realisierungshorizont 2030: Weitere Ausbauschnitte», «Realisierungshorizont 2040» oder den «Weiteren Realisierungshorizonten» zugeordnet sind, äussern sich die GRÜNEN zu einem späteren Zeitpunkt – spätestens, wenn deren Planung hinreichend fortgeschritten ist, sodass Kredite notwendig werden. Ausnahmen siehe unter Punkt «Übrige Ausbauschnitte STEP Nationalstrassen» unten.

Frage 6)

Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die GRÜNEN unterstützen bei den beiden vorgesehenen Anpassungen des Netzbeschlusses im Raum

Zürich (Vorlage 4) die ersatzlose Streichung des Abschnittes Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon). Hingegen lehnen sie den Ersatz des Abschnittes N1 Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz durch Zürich (Hardturmsportplatz) – Zürich (Pfungstweidstrasse) ab.

Zum vorgeschlagenen Ausbauschritt 2023 äussern sich die GRÜNEN im Detail wie folgt:

BE: N1 Wankdorf – Schönbühl

Die GRÜNEN lehnen dieses Bauprojekt ab. Ein Kapazitätsausbau von sechs auf acht Spuren geht in die völlig falsche Richtung. Das Projekt trägt nicht dazu bei, das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu ändern. Im Gegenteil: Das Vorhaben, dem motorisierten Individualverkehr mehr Platz zur Verfügung zu stellen, um den Verkehrsfluss zu verbessern, führt seinerseits zu mehr Verkehr, weil die Attraktivität des Autos dadurch zunimmt. Besonders ins Gewicht fällt andererseits der zusätzliche Kulturlandverbrauch durch die geplanten Spurerweiterungen.

BE: N1 Schönbühl – Kirchberg

Die GRÜNEN lehnen dieses Bauprojekt aus den gleichen Überlegungen wie das Projekt «Wankdorf-Schönbühl» ab. Die Bezeichnung des Projektes als «Engpassbeseitigung» ist zudem irreführend, da die Kapazitäten auf einer längeren Strecke ausgebaut werden sollen.

SG: N1 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die GRÜNEN lehnen sowohl den Bau der 3. Röhre Rosenbergunnel als auch die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ab. Beide Projekte verschärfen die Verkehrs- und Umweltprobleme in der Region und darüber hinaus. Insbesondere widersprechen sie der Notwendigkeit zur Veränderung des Modalsplitts zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs und des Öffentlichen Verkehrs. Sie stehen damit insbesondere im Widerspruch zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, welche die Stimmbewölkerung der Stadt St. Gallen am 7. März 2010 per Volksabstimmung beschlossen und am 4. März 2018 bestätigt hat. Diese legt fest, dass der Fuss- und Veloverkehr sowie der Öffentlichen Verkehr gefördert und die Verkehrsmenge des motorisierten Individualverkehrs plafoniert werden. Eine zusätzliche Tunnelröhre würde dagegen das Wachstum des Autoverkehrs fördern. Und die zusätzliche Autobahnausfahrt mitten in der Stadt würde zu einer erheblichen Zunahme des Autoverkehrs führen, der direkt in die Stadt fliesst, sehr viel Fläche beanspruchen und die Lebensqualität in den betroffenen Gebieten in der Stadt massiv herabsetzen. Letzteres hätte auch den Wegzug von Haushalten aus der Stadt und damit weiteren Mehrverkehr zu Folge.

BS-BL: N2 Rheintunnel Basel

Die GRÜNEN lehnen das Projekt Rheintunnel Basel ab. Der Rheintunnel auf der N2 zwischen St. Jakob und Basel-Kleinhüningen bedeutet eine klare Erweiterung der Kapazität der Nationalstrassen in Basel-Stadt. Sollte das Projekt Rheintunnel Basel dennoch realisiert werden, muss die zusätzliche Kapazität für den Autoverkehr auf dem Strassennetz von Basel-Stadt kompensiert werden. Gemäss § 13 Abs. 4 des Umweltschutzgesetzes von Basel-Stadt gilt: «Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten.» Dies bedeutet konkret: Sollte der Rheintunnel tatsächlich gebaut werden, so muss die heute bestehende Osttangente aufgehoben werden.

SH: N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel

Die GRÜNEN lehnen die 2. Röhre Fäsenstaubtunnel ab. Dies auch weil es sich dabei um ein Vorschussbauwerk für die Führung der A98 (Hochrheinautobahn, Basel-Waldshut-Konstanz und Raum Bodensee) durch den Kanton Schaffhausen handeln kann. Die 2. Röhre Fäsenstaubtunnel ist nicht zweckmässig, weil sie nicht dazu beiträgt, die Stadt vom Verkehr zu entlasten und im Gegenteil das Verkehrsaufkommen vergrössert. Damit ist absehbar, dass die Kaskade von Strassenbauten im Bereich der Stadt Schaffhausen in den nächsten 30 bis 50 Jahren noch nicht zu Ende gehen wird. Der Preis dafür wird ein weiter ansteigendes Verkehrsvolumen sowie die fortschreitende Umwandlung weiterer Stadtgebiete in eine Verkehrswüste sein.

Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen

BE: N1 Weyermannshaus – Wankdorf und BE: N6: Muri – Rubigen

Die Projekte „Weyermannshaus – Wankdorf“ (Realisierungshorizont 2040) und Muri-Rubigen (Weitere Realisierungshorizonte) lehnen die GRÜNEN ab.

AG: N1 Aarau-Ost – Birrfeld

Auf die Weiterverfolgung des 6-Spur-Ausbaus Aarau-Ost – Birrfeld soll verzichtet werden. Die für das Jahr 2040 prognostizierten Stauzeiten rechtfertigen die negativen Auswirkungen des Projekts auf Umwelt und Anwohner*innen nicht. Die GRÜNEN begrüßen den Verzicht auf die Erweiterung Baden-West – Neuhof (4. Röhre Baregg).

GL: N17 Umfahrung Netstal

Die GRÜNEN lehnen das Projekt Umfahrung Netstal in der vorliegenden Form ab. Das Projekt hat viele Nachteile und kaum Vorteile. Das heutige Verkehrsproblem mit Staus ergibt sich nicht unerheblich aus selbstverursachtem Zielverkehr nach Glarus zu Spitzenzeiten. Der Kanton plant langfristig einen Ausbau des ÖV-Angebots mit einem Viertelstundentakt (2035 bis 2040). Dieser Ausbau zielt auf einen künftig veränderten Modalsplit im Kanton Glarus ab und birgt ein grosses Potential. Wenn dennoch eine Umfahrung Netstal geplant würde, müsste zwingend eine Lösung unter Einbezug von Glarus erarbeitet werden. Ganz falsch wäre es, wenn zur isolierten Umfahrung Netstal eine weitere isolierte Umfahrung Glarus hinzukäme. Mit einer gemeinsamen Planung soll der Landverlust möglichst gering gehalten und Glarus vom Durchgangsverkehr entlastet werden, was zu einem Rückbau und Temporeduktionen in Glarus führen müsste.

TI: N13 Collegamento autostradale Bellinzona – Locarno

Die GRÜNEN unterstützen das Vorhaben insofern es ohne Kapazitätsausbau und somit einer Verkehrsreduktion auf den bestehenden Strassen umgesetzt wird. Das neue Angebot im öffentlichen Verkehr soll genutzt werden, um motorisierten Individualverkehr zu verlagern.

TI: N2 Lugano-Sud – Mendrisio

Die GRÜNEN lehnen den Ausbau der A2 auf diesem Abschnitt ab. Den Unterhaltsarbeiten stimmen die GRÜNEN zu. Die GRÜNEN lehnen zudem die Vorverlegung des Projekts – ohne die Bedenken und Einwände der Bevölkerung, der Umweltverbände, Gemeinden und Parteien zu berücksichtigen – vom Realisierungshorizont 2040 in den Realisierungshorizont 2030 ab. Die GRÜNEN sind der Ansicht, dass die Möglichkeiten zur Verringerung des Verkehrsaufkommens während der Hauptverkehrszeiten noch nicht voll ausgeschöpft wurden.

Nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommene NEB-Strecken

TG: N23 Bodensee – Thurtal Strasse (BTS)

Die GRÜNEN begrüßen, dass dieses Projekt nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wird und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird. Das Projekt ist zu teuer und die Kosten steigen laufend. Gleichzeitig würde die BTS Engpässe kaum beseitigen, neue Staus an anderen Orten verursachen und zu einer Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr führen.

SG/AR: N25 Zubringer Appenzellerland

Die GRÜNEN begrüßen, dass dieses Projekt nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wird und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird, weil ein neuer Autobahnanschluss unnötig ist. Mit dem kürzlich erfolgten Ausbau der Appenzellerstrasse von Winkeln nach Herisau ist das Appenzellerland gut ans

Autobahnnetz angeschlossen. Der minimale Zeitgewinn dank dem geplanten Zubringer müsste durch zwei teure Tunneln, einen erheblichen Kulturlandverschleiss und riesige Mengen von umweltschädlichem Beton erkaufte werden.

BL: N18 Muggenbergtunnel

Die GRÜNEN begrünnen, dass dieses Projekt nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wird. Der Muggenbergtunnel kann allenfalls eine Option sein, wenn andere Massnahmen ausgeschöpft wurden, aber nicht die nötige Wirkung zeigen. So muss beispielsweise zunächst der Knoten Angenstein optimiert und entlastet sowie der öffentliche Verkehr ins Laufental ausgebaut werden.

BL: N18 Laufen /Zwingen

Die GRÜNEN begrünnen, dass dieses Projekt nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wird. Für diese Umfahrung gibt keinen Bedarf. So nimmt der Transit-Autoverkehr durch Laufen in den letzten Jahren nicht zu, im Gegensatz zum Ziel- und Quellverkehr von und nach Laufen. Zudem soll zuerst der Bahn-Doppelspurausbau im Laufental umgesetzt und seine Wirkung abgewartet werden, bevor an diesen teuren Bau gedacht wird. Durch den 15-Minuten-Takt der S3 zwischen Laufen und Basel wird sich ein guter Teil des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr verlagern.

JU: N18 Umfahrung Delémont

Die GRÜNEN begrünnen, dass dieses Projekt nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wird und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf das Projekt verzichtet wird, da es lediglich zu Mehrverkehr führen wird.

GR: N29 Umfahrung Bivio / Umfahrung Mulegns / Umfahrung Cunter/Savognin

Die GRÜNEN begrünnen, dass die drei Umfahrungen an der N29 vom Bund im Verhältnis zu ihrer Wirkung als zu teuer beurteilt und daher zurückgestellt werden.

TI: N24 Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Die GRÜNEN begrünnen, dass dieses Projekt sistiert wird.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen und die Anpassung der Vorlage. Für Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Balthasar Glättli
Präsident



Urs Scheuss
stv. Generalsekretär

GRÜNE Amriswil

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Amriswil, 27.04.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Die GRÜNEN Amriswil bedanken sich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes sind wir einverstanden. Als direkt betroffene aber äussern wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die GRÜNEN Amriswil sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende

Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Simone Reinhart
Präsidentin GRÜNE Amriswil

Raphael Zingg
Vorstandsmitglied GRÜNE Amriswil



GRÜNE TG
Aspenstrasse 6
8bb Sommeri

Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Eschlikon, 27. April 2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Die Prioritäten, die hier gesetzt werden, sind verständlich und aus unserer Sicht richtig: Werterhalt des Nationalstrassennetzes, Sanierung der Engpässe mit den häufigsten Stautunden. Auch die Beurteilungskriterien, nach denen Projekte eingeteilt werden, sind nachvollziehbar. In unserer Stellungnahme äussern wir uns deshalb 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 Ausbauschritt 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 «*Schnelladestationen 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, bzw jene, die dringlich sind (Engpässe, 30 230 Stautunden 2019)
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten 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 umweltpolitischen 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 richtungsgetreunte 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 Weinfeldern 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 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."*

- 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 33 km langen Schnellstrasse, z.B. mittels örtlicher Umfahrungen oder Schallschutzmassnahmen.

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 der über weite Strecken Tempo 100 vorgesehen ist – was ja wiederum eine höhere Lärmbelastung zur Folge hätte.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Verkehrssicherheit. Die BTS ist als zweispurige, nicht richtungsgetrennte Strasse, grossenteils mit Tempo 100 vorgesehen. Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Nicht die Unfall-Häufigkeit ist das Problem; es geht um die Unfallschwere. Und dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

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.*» (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 und besser etappierbares Projekt wollten. Dieser Vorschlag wurde konsequent als «Flickwerk» abgetan.

Wenn Sie Ihnen dankbar, wenn Sie unsere Anliegen in der Vernehmlassung berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

GRÜNE TG



Kurt Egger, Präsident



An das
Eidgenössische Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Simonetta Sommaruga

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

Sehr geehrte Frau Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren

Die GRÜNEN Stadt und Region St. Gallen bedanken sich für die Einladung zur Vernehmlassung. Die folgende Stellungnahme beschränken sich im Wesentlichen auf den Ausbauschritt im Raum St. Gallen (3. Röhre Rosenbergstunnel inkl. Spange Güterbahnhof). Einige generelle Bemerkungen zur Vorlage sind dennoch enthalten. Es ist einerseits bemerkenswert, wie konsequent und zielstrebig der Bund die Realisierung des im Jahr 1960 gefassten Netzbeschlusses immer noch vorantreibt. Andererseits erstaunt es, dass die Probleme, welche durch das extreme Wachstum der Mobilität entstanden sind, zwar benannt, aber nicht ansatzweise angegangen werden. Die Kapazitätserweiterung des Autobahnnetzes wird begründet mit drohenden Verkehrsüberlastungen. Man stützt sich dabei auf die prognostizierte wirtschaftliche Entwicklung und daraus abgeleitete Wachstumsprognosen für den Verkehr. Dabei wird ignoriert, dass durch die Erweiterung der Verkehrskapazität diese Wachstumsdynamik weiter angetrieben wird. Die zusätzlichen Strassenflächen sind nicht nur eine Reaktion auf die erwartete Verkehrszunahme, sie ziehen unmittelbar zusätzlichen Verkehr nach sich. Gemessen an den Umweltkosten sowie am Energie- und Platzverbrauch pro Personenkilometer ist Autofahren die ineffizienteste Art, sich fortzubewegen. Die GRÜNEN der Stadt und Region St. Gallen sind der Meinung, dass man mit Massnahmen zur Verkehrsreduktion und Verkehrsverlagerung auf die drohenden Überlastungen der Verkehrsnetze reagieren muss. Insbesondere muss das Angebot des Öffentlichen Verkehrs weiter verbessert und ausgebaut werden und es müssen die Verkehrswege für den Velo- und Fussverkehr sicherer und attraktiver gemacht werden.

3. Röhre Rosenbergstunnel

Wie oben ausgeführt, fördert die zusätzliche Tunnelröhre das Wachstum des Autoverkehrs. Deshalb sollte auf deren Bau verzichtet werden. Mit den bereits bestehenden vier Tunnelröhren lassen sich sowohl die absolut notwendigen Autofahrten wie auch zusätzlicher Freizeit- und Berufsverkehr in recht grossem Ausmass gewährleisten.

Anstatt die dritte Tunnelröhre zu bauen, schlagen die GRÜNEN vor, verstärkt Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung umzusetzen:

- Weitere Verbesserung der ÖV-Verbindungen zwischen Stadt und Umland und innerhalb der Stadt.



- Verbesserung der Verkehrswege für Velo- und Fussverkehr in der Stadt (hohes Verbesserungspotential!)
- Förderung von Büroarbeitsplätzen in der Nähe der Wohnorte, damit weniger Berufspendelverkehr nötig ist
- Förderung der Shared Mobility, insbesondere im Hinblick auf die zunehmende Verfügbarkeit von autonomen Fahrzeugen

Spange Güterbahnhof

Die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ist nicht vereinbar mit dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, welches bereits zweimal durch die Stimmbevölkerung der Stadt St.Gallen bestätigt worden ist (2010, 2018). Dieses legt fest, dass der Mehrverkehr in der Stadt St.Gallen über den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr abgewickelt und die Verkehrsmenge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) plafoniert werden soll. Die neue Autobahnausfahrt wird jedoch zu einer erheblichen Zunahme des MIV führen.

Der Bau der Ausfahrt Güterbahnhof wirkt weiteren verkehrspolitischen Zielen entgegen, die in der Vorlage selbst, unter Punkt 2.3.4.1, genannt werden (S. 35 f.): Zum einen soll durch den Ausbau der Nationalstrassen das nachgelagerte Strassennetz entlastet werden, mit dem Ziel, die darauf vorgesehenen Massnahmen zur Förderung der kollektiven Verkehrsmittel sowie des Fuss- und Veloverkehrs umzusetzen. Die zusätzliche Autobahnausfahrt stärkt jedoch einseitig und massiv den Autoverkehr, der über die Leonhardsbrücke, Leonhardstrasse, Davidstrasse und Geltenwilenstrasse in die Stadt fliessen wird. Er wird sehr viel Fläche beanspruchen, die eigentlich dem Langsamverkehr und dem Öffentlichen Verkehr zugewiesen werden sollte. Weiter soll die Wohnlichkeit der Siedlungsgebiete gesteigert werden. Die Wohnlichkeit entlang der neuen Einfallsachsen in die Stadt verschlechtert sich wegen der neuen Autobahnausfahrt jedoch drastisch.

Zusammenfassung (Antworten auf Fragen zu den generellen Aspekten der Vorlage)

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die GRÜNEN Stadt und Region St.Gallen lehnen sowohl den Bau der 3. Röhre Rosenbergstunnel als auch die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ab. Beide Projekte verschärfen die Verkehrs- und Umweltprobleme in unserer Region und darüber hinaus. Insbesondere tragen sie zur Klimaerhitzung bei. Sie stehen im Widerspruch zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, welche die St. Galler Stimmbevölkerung am 7. März 2010 per Volksabstimmung beschlossen und am 4. März 2018 bestätigt hat.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Anstrengungen müssen in die entgegengesetzte Richtung gehen. Es braucht Massnahmen zur Verringerung des Verkehrs und zur Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr sowie auf den Langsamverkehr.

Zu den Fragen 3. bis 6. aus dem Fragekatalog nehmen die GRÜNEN Stadt und Region St.Gallen nicht Stellung.

Christian Huber, Präsident GRÜNE Stadt und Region St.Gallen, Stadtparlamentarier,
christian.huber@gruene-sg.ch

Markus Mauchle, Vorstandsmitglied GRÜNE Stadt und Region St.Gallen,
markus.mauchle@gruene-sg.ch



Verdi del Ticino
Casella Postale 1636
Viale Stazione 11
CH – 6500 Bellinzona
segretariato@verditicino.ch

**Ufficio Federale delle strade USTRA
3003 Berna**

**via email a:
netzplanung@astra.admin.ch**

Bellinzona, 29.4.2022

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali.

Gentili Signore, Egregi Signori,

vi inoltriamo la presa di posizione dei Verdi del Ticino sul Progetto in consultazione.

I Verdi del Ticino sono presenti sia a livello cantonale che a livello comunale e sono da molti anni particolarmente attenti alla difesa dell'ambiente, del territorio naturale, della qualità di vita e della salute della popolazione.

Risposta ad alcuni punti del Questionario sul progetto posto in consultazione, relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?

Progetto PoLuMe Lugano-Sud-Mendrisio

NO, Questo progetto è costoso,inefficace e l'abbiamo segnalato sin da subito (ad es. vedi: <https://verditicino.ch/news/atti-parlamentari/atti-parlamentari-cantionali/progetto-polumme-non-cosi/>). Siamo contrari al potenziamento dell'autostrada tra Lugano e Mendrisio per chiari motivi ambientali (la regione è già ora la più inquinata della Svizzera), di protezione del territorio naturale e tutela della qualità di vita delle e dei residenti del Mendrisiotto. Il progetto non risolve il problema attuale del traffico e avrà un forte impatto sull'ambiente.

Le capacità di transito non devono essere aumentate: i colli di bottiglia verrebbero spostati all'interno degli agglomerati urbani (Luganese e Mendrisiotto) portando ad una ulteriore saturazione della rete stradale e ad ulteriori costi da dover poi affrontare in seguito (ad es. per opere di parcheggio). L'aumento della capacità dell'A2 è inoltre in contrasto con i principi dell'articolo 84 sulla protezione delle Alpi della Costituzione Svizzera (trasferimento dalla strada alla ferrovia del traffico merci e ampliamento delle strade).

La terza corsia dinamica, che verrebbe realizzata solo nel 2040, non risolve l'attuale grave problema del traffico nel Mendrisiotto e nel Luganese, e, anche dopo la sua messa in funzione, le colonne all'entrata dei centri urbani negli orari di punta (quando il grado di occupazione delle auto dei pendolari è di circa 1,05 persone/auto) rimarranno. A lungo termine, si rischia di peggiorare la situazione causando un aumento del traffico veicolare privato, con il conseguente aggravio del già importante inquinamento fonico e dell'aria. Il progetto PoLuMe avrà infatti un forte impatto sul territorio e sulla qualità della vita delle

persone, sia durante la realizzazione, sia ad opere ultimate: sono infatti previste importanti aree di cantiere (della durata di una quindicina d'anni), nuove segnaletiche e nuovi svincoli che stravolgeranno il territorio soprattutto di Melano, ma non solo.

Questo progetto guarda al futuro con vecchi parametri, senza tenere conto né delle alternative di trasporto (mezzi pubblici, mobilità lenta) né delle nuove pratiche e tecnologie, (telelavoro, teleconferenze, piattaforme per stimolare la condivisione dell'auto) che potrebbero di fatto contribuire a una diminuzione del traffico e a gestire flussi di veicoli più regolari. Riteniamo prioritario investire le risorse finanziarie a disposizione nel potenziamento del mezzo di trasporto pubblico e in particolare nella celere realizzazione di ALPTRANSIT a sud di Lugano, ben prima di quanto prevede attualmente la Confederazione.

Progetto A2-A13

Pur non essendo oggetto di questa consultazione, ma considerato che il progetto A2-A13 è già presente nella Tabella 8, ci permettiamo alcune brevi considerazioni generali anche su questo progetto. Esso è frutto di un compromesso politico condiviso tra associazioni, comuni e cantone. La sua realizzazione (fasi successive di potenziamento delle strade nazionali) non è contestata ma dovrà però necessariamente essere accompagnata da un piano d'agglomerato del Locarnese (PALoc) decisamente più incisivo e ambizioso nel cambiare la ripartizione modale degli spostamenti verso il mezzo di trasporto pubblico e la mobilità lenta. Già ora in alcune circostanze il tunnel Mappo-Moretina raggiunge la sua saturazione: per questo bisognerà non solo evitare un aumento del traffico complessivo ma pure tentare di ridurlo. Questo sarà possibile solo con ulteriori misure di potenziamento del mezzo pubblico, con misure di moderazione del traffico sulle arterie precedentemente usate per il transito, tramite un potenziamento delle offerte per la mobilità lenta e tramite la riduzione dei parcheggi. L'assenza di obiettivi chiari e misurabili di cambiamento della ripartizione modale verso la mobilità più sostenibile è stata a più riprese segnalata anche dalla nostra sezione locale dei Verdi del Locarnese (ad es. vedi: <https://verditicino.ch/comunicati-stampa/paloc4-troppo-poco-ambizioso-e-senza-obiettivi-vincolanti/>)

2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?

Progetto PoLuMe Lugano-Sud-Mendrisio

Sì:

a. l'impatto devastante, minimizzato, che la lunga fase di cantiere e il suo risultato a lungo termine avranno su un territorio esiguo e già pesantemente gravato di vie di traffico e di inquinamento fonico e atmosferico;

b. il fatto che il progetto di potenziamento stradale PoLuMe è in chiaro contrasto con la politica energetica della Confederazione che va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di CO2 non solo nel traffico ma anche in termini di emissioni grigie per realizzare l'infrastruttura che andrà esclusivamente a beneficio di un sistema, quello automobilistico e di trasporto su gomma, poco efficiente energeticamente e nell'uso dello spazio nel contesto urbano della Città Ticino.

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

a. Progetto di circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Condividiamo l'archiviazione di questo progetto, che, in un distretto incuneato tra le città di Como e Varese e segnato dagli spostamenti dei pendolari frontalieri, avrebbe favorito un netto aumento del traffico stradale sul nostro territorio.

b. Progetto A2-A13

Vedi osservazioni menzionate al punto 1.

c. Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Siamo d'accordo con i lavori di manutenzione, del resto già in corso, su questa tratta.

Siamo invece contrari al potenziamento della A2 tra Lugano Sud e Mendrisio perché il progetto immagina un futuro dei trasporti regionali facendo ricorso a visioni del passato (i.e. fluidificazione del traffico aumentando la capacità stradale) e promuoverebbe ulteriormente il traffico individuale motorizzato, con pesanti ricadute di ordine finanziario e ambientale, sia in fase di cantiere che a lungo termine.

Il Progetto in consultazione e la sua anticipazione dal 2040 al 2030 per i Verdi del Ticino sono fonte di grande preoccupazione, condivisa non solo da diverse associazioni ambientaliste ma anche da una gran parte della popolazione residente: nel 2021 ben 6'300 cittadini hanno espresso il loro dissenso attraverso una petizione. Il dissenso lo hanno espresso anche diversi consessi politici istituzionali (Municipio di Mendrisio; Consigli comunali di Riva S. Vitale, Mendrisio, Melano e Balerna).

Potenziare la capacità autostradale con sei corsie di marcia significa aumentare il traffico e quindi martoriare ulteriormente un territorio già pesantemente rovinato dalle vie di comunicazione e dall'inquinamento fonico e atmosferico. Significa anche investire quasi 2 Mrd. di Fr. per un progetto mastodontico e invasivo che, con nuove gallerie e nuovi svincoli, renderà più scorrevole il traffico individuale motorizzato sull'autostrada solo in maniera apparente e per breve tempo, dato che il traffico tenderà ad aumentare in breve tempo per poi spostare altrove i colli di bottiglia. Purtroppo il progetto non considera minimamente l'unica alternativa sostenibile sensata, quella di ridurre il traffico su gomma, costituito in grandissima parte da spostamenti su scala regionale di pendolari frontalieri e residenti.

A Maroggia, oggi, su venti veicoli che transitano in autostrada, solo uno è condiviso da più occupanti, gli altri trasportano un'unica persona. Questo è terribilmente inefficace dal punto di vista energetico e dell'occupazione di spazio. Le alternative al traffico individuale motorizzato, che sfruttano in maniera più efficiente spazio ed energia già esistono e devono essere maggiormente potenziate ed estese tramite la necessaria volontà politica. In questo senso i piani di agglomerato del Luganese (PAL) e del Mendrisiotto (PAM) dovranno essere molto più ambiziosi ed integrati in una strategia cantonale e nazionale verso una mobilità più sostenibile:

- Promozione e imposizione di piani di mobilità aziendale, che già sono una storia di successo per alcune imprese del Mendrisiotto, con misure quali: car pooling, navette aziendali, abbonamenti aziendali per i trasporti collettivi, gestione dei posteggi aziendali con tariffe differenziate, combinazione multimodale dei mezzi di trasporto, mobilità lenta compresa;
- Potenziamento della capacità di trasporto ferroviaria attraverso nuovi convogli più capaci e un aumento delle tracce;
- Prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano;
- Potenziamento del trasporto collettivo su gomma (bus);
- Ricorso almeno parziale al telelavoro, che durante la pandemia ha dato buona prova (forte riduzione del traffico autostradale);
- Differenziazione degli orari di inizio e di fine lavoro, in modo da diluire maggiormente il traffico delle ore di punta.

Per altro le proiezioni utilizzate a sostegno del progetto PoLuMe secondo le quali in futuro ci sarà un continuo aumento del traffico tra Chiasso e Lugano, non sembrano corrispondere all'evoluzione osservata negli ultimi anni. Non solo sempre più pendolari scelgono i trasporti collettivi (TILO in particolare), ma la popolazione residente tenderà nei prossimi decenni piuttosto a diminuire. Ciò significa che, anche senza nuove misure come quelle sopra menzionate, l'aumento del traffico sarà più contenuto rispetto a quanto ipotizzato nel progetto.

Evidentemente i Verdi del Ticino auspicano fortemente che la precedenza venga data non al progetto di un'autostrada a sei corsie, ma alla realizzazione anticipata di AlpTransit a sud di Lugano, in modo da poter utilizzare l'attuale tracciato ferroviario come una metropolitana, con fermate più capillari rispetto a quelle dell'attuale linea TILO. Andando in questa direzione la grande maggioranza dei pendolari non ricorrerebbe più all'automobile, ma si sposterebbe più agevolmente su rotaia all'interno di una sorta di grande città diffusa tra Lugano e Chiasso.

Per I Verdi del Ticino

Matteo Buzzi

teobuz@gmail.com

In copia a:

Dipartimento del territorio
6500 Bellinzona

via email a:
dt-dir@ti.ch

segreteria del Gran Consiglio – all'att. della Commissione ambiente e territorio del Gran Consiglio
6500 Bellinzona

via email a:
sgc@ti.ch



Sezione del Mendrisiotto

Ufficio Federale delle strade USTRA
3003 Berna

via email a:
netzplanung@astra.admin.ch

Balerna, 23.4.2022

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, Egregi Signori,

vi inoltriamo la presa di posizione dei Verdi del Ticino, Sezione del Mendrisiotto, sul Progetto in consultazione.

Presenti in diversi Municipi e Consigli comunali del distretto, i Verdi del Mendrisiotto sono particolarmente attenti alla difesa dell'ambiente, del territorio naturale, della qualità di vita e della salute della popolazione.

Risposta ad alcuni punti del Questionario sul progetto posto in consultazione, relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?
No, siamo contrari al potenziamento dell'autostrada tra Lugano e Mendrisio per motivi ambientali, di protezione del territorio naturale e tutela della qualità di vita dei residenti del Mendrisiotto
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
Sì:
a. l'impatto devastante, minimizzato, che la lunga fase di cantiere e il suo risultato a lungo

termine avranno su un territorio esiguo e già pesantemente gravato di vie di traffico e di inquinamento fonico e atmosferico

b. il fatto che il progetto di potenziamento stradale PoLuMe è in chiaro contrasto con la politica energetica della Confederazione che va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

a. Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Condividiamo l'archiviazione di questo progetto, che, in un distretto incuneato tra le città di Como e Varese e segnato dagli spostamenti dei pendolari frontalieri, avrebbe favorito un netto aumento del traffico stradale sul nostro territorio.

b. Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Siamo d'accordo con i lavori di manutenzione, del resto già in corso, su questa tratta.

Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su tra Lugano Sud e Mendrisio perché il progetto immagina un futuro dei trasporti regionali facendo ricorso a visioni del passato (fluidificazione del traffico aumentando la capacità stradale) e promuoverebbe ulteriormente il traffico individuale motorizzato, con pesanti ricadute di ordine finanziario e ambientali, sia in fase di cantiere che a lungo termine.

Il Progetto in consultazione e la sua anticipazione dal 2040 al 2030 per i Verdi del Mendrisiotto sono fonte di grande preoccupazione, condivisa non solo da diverse associazioni ambientaliste ma anche da una gran parte della popolazione residente: nel 2021 ben 6'300 cittadini hanno espresso il loro dissenso attraverso una petizione. Il dissenso lo hanno espresso anche diversi consessi politici istituzionali (Municipio di Mendrisio; Consigli comunali di Riva S. Vitale, Mendrisio, Melano e Balerna).

Potenziare la capacità autostradale con sei corsie di marcia significa aumentare il traffico e quindi martoriare ulteriormente un territorio già pesantemente rovinato dalle vie di comunicazione e dall'inquinamento fonico e atmosferico. Significa anche investire quasi due miliardi di Fr. per un progetto mastodontico e invasivo che, con nuove gallerie e nuovi svincoli, intende rendere più scorrevole il traffico individuale motorizzato, sicuramente solo per breve tempo dato che il traffico tenderà ad aumentare. Purtroppo il progetto non considera minimamente l'unica alternativa sensata, quella di ridurre il traffico su gomma, costituito in grandissima parte da spostamenti su scala regionale di pendolari frontalieri e residenti.

A Maroggia oggi in autostrada su venti veicoli che passano, solo uno è condiviso da più occupanti, gli altri trasportano unicamente una persona. Le alternative al traffico individuale motorizzato già esistono e devono essere potenziate ed estese con la necessaria volontà politica:

- Promozione e imposizione di piani di mobilità aziendale, che già sono una storia di successo per alcune imprese del Mendrisiotto, con misure quali: car pooling, navette aziendali, abbonamenti aziendali per i trasporti collettivi, gestione dei posteggi aziendali con tariffe differenziate, combinazione multimodale dei mezzi di trasporto, mobilità lenta compresa
- Potenziamento della capacità di trasporto ferroviaria attraverso nuovi convogli più capaci e un aumento delle tracce
- Potenziamento del trasporto collettivo su gomma

- Ricorso almeno parziale al telelavoro, che durante la pandemia ha dato buona prova (forte riduzione del traffico autostradale)
- Differenziazione degli orari di inizio e di fine lavoro, in modo da diluire maggiormente il traffico delle ore di punta

Per altro le proiezioni utilizzate a sostegno del progetto PoLuMe secondo le quali in futuro ci sarà un continuo aumento del traffico tra Chiasso e Lugano non sembrano corrispondere all'evoluzione osservata negli ultimi anni. Non solo sempre più pendolari scelgono i trasporti collettivi (TILO in particolare), ma la popolazione residente tende piuttosto a diminuire. Ciò significa che, anche senza nuove misure come quelle sopra menzionate, l'aumento del traffico sarà più contenuto rispetto a quanto ipotizzato nel progetto.

Evidentemente i Verdi del Mendrisiotto auspicano fortemente che la precedenza venga data non al progetto di autostrada a sei corsie, ma alla realizzazione anticipata di AlpTransit a sud di Lugano, in modo da poter utilizzare l'attuale tracciato ferroviario come una metropolitana a cielo aperto con fermate più capillari rispetto a quelle dell'attuale linea TILO. Andando in questa direzione la grande maggioranza dei pendolari non ricorrerebbe più all'automobile, ma si sposterebbe molto più agevolmente su rotaia all'interno di una sorta di grande città diffusa tra Lugano e Chiasso.

Per I Verdi del Mendrisiotto

Rolando Bardelli



Via Ciarello 13 A 6828 Balerna

079 245 25 58

rolando.bardelli@gmail.com

In copia a:

Dipartimento del territorio
6500 Bellinzona

via email a:
dt-dir@ti.ch

segreteria del Gran Consiglio – all'att. della Commissione ambiente e territorio del Gran Consiglio
6500 Bellinzona

via email a:
sgc@ti.ch



Giovani Verdi Ticino
Casella Postale 1636
Viale Stazione 11
CH – 6500 Bellinzona
gioventuverde@gmail.com

**Ufficio Federale delle strade
USTRA
3003 Berna**

**via email a:
netzplanung@astra.admin.ch**

Coldrerio, 29.4.2022

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali.

Gentili Signore, Egregi Signori,

vi inoltriamo la presa di posizione dei Giovani Verdi Ticino sul Progetto in consultazione.

I Giovani Verdi Ticino sono stati rifondati nel 2019 e si impegnano da quel momento nella difesa dell'ambiente, nella politica climatica e nella giustizia sociale. Da aprile 2021 sono presenti anche a livello comunale. Vi è inoltre una stretta collaborazione con il partito dei Verdi del Ticino e con i Giovani Verdi Svizzera.

Risposta ad alcuni punti del Questionario sul progetto posto in consultazione, relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?

Progetto PoLuMe Lugano-Sud-Mendrisio

NO, si tratta di un progetto costoso, inefficace e controproducente.

Potenziare le autostrade è a prescindere in contrasto con una transizione che sia lontana dal mezzo individuale motorizzato e verso una mobilità più sostenibile e climaticamente neutrale. In particolare il potenziamento dell'autostrada tra Lugano a Mendrisio va a pesare su un territorio già particolarmente vessato dal traffico e dalle sue conseguenze.

Le regioni toccate dal progetto, in particolare il Mendrisiotto, sono già oggi le più inquinate della Svizzera e del Ticino. I tassi limite di emissioni nocive (NOx, PM10 e

PM2.5 e ozono) vengono regolarmente superati, con gravi conseguenze sulla salute della popolazione, come ad esempio l'aumento dell'incidenza di malattie respiratorie. Oltre a ciò anche il rumore ha conseguenze importanti sul benessere psicofisico, aumentando i livelli di stress e il rischio di malattie cardiovascolari. L'ampliamento della capacità stradale andrebbe ad esacerbare queste problematiche.

Aumentare lo spazio dedicato ai mezzi motorizzati è a nostro avviso in netto contrasto con gli obiettivi climatici svizzeri di una riduzione del 50% delle emissioni entro il 2030. Il traffico è responsabile del 40% delle emissioni di gas ad effetto serra in Svizzera, investire nell'automobile non fa altro che rallentare e sfavorire la transizione ecologica.

Oltre a ciò l'aumento della capacità non risolverebbe il problema dei colli di bottiglia, ma incoraggerebbe l'utilizzo dell'automobile e porterebbe ad un commisurato aumento del traffico, tornando alla problematica iniziale di congestionamento delle strade. Oltre a ciò aumentare l'attrattività del mezzo motorizzato porterà ad una pletera di spese per le infrastrutture emissarie dell'autostrada (come le strade cantonali) e ad investimenti anacronistici (p.es. autosili, parcheggi) che non faranno altro che incoraggiare il circolo vizioso del traffico motorizzato. Il progetto non risolve le caratteristiche del traffico della regione: bassa occupazione dei veicoli, pendolarismo tra i poli di Chiasso e Lugano e spesso da oltre confine.

Le tempistiche sono inoltre particolarmente problematiche. Il basso Ticino è spesso vessato da congestionamenti a causa dei numerosi cantieri. Il progetto necessiterà di un cantiere che per un decennio comporterà deviazioni, riduzioni della capacità stradale esistente ed inevitabili congestionamenti. Oltre a ciò il traffico in esubero si riverserà nei comuni adiacenti all'autostrada, diminuendone la qualità di vita e la sicurezza stradale. Il progetto, inizialmente previsto per il 2040, è stato poi anticipato ed inserito nell'orizzonte di investimento 2030. Considerando che l'estensione della rete Alptransit a Sud di Lugano è prevista soltanto per il 2050, è evidente come le priorità per la regione vadano invertite.

Il progetto ignora la necessità di un forte cambio di paradigma rispetto al cambio di mobilità. Il traffico motorizzato individuale (che si tratti di automobili o camion) non può continuare ad essere la normalità e di conseguenza non se ne può incoraggiare ulteriormente l'utilizzo.

Progetto A2-A13

Pur non essendo oggetto di questa consultazione, ma considerato che il progetto A2-A13 è già presente nella Tabella 8, ci permettiamo alcune brevi considerazioni generali anche su questo progetto. Esso è frutto di un compromesso politico condiviso tra associazioni, comuni e cantone. La sua realizzazione (fasi successive di potenziamento delle strade nazionali) non è contestata, ma dovrà necessariamente essere accompagnata da un piano d'agglomerato del Locarnese (PALoc) decisamente più incisivo e ambizioso nel cambiare la ripartizione modale degli spostamenti verso il mezzo di trasporto pubblico e la mobilità lenta. Già ora in alcune circostanze il tunnel Mappo-Morettina raggiunge la sua saturazione: per questo bisognerà non solo evitare un aumento del traffico complessivo ma pure tentare di ridurlo considerevolmente. Questo sarà possibile solo con ulteriori misure di potenziamento del mezzo pubblico, con misure di moderazione del traffico sulle arterie precedentemente usate per il transito, tramite un considerevole potenziamento delle offerte per la mobilità lenta e la riduzione dei parcheggi. L'assenza di obiettivi chiari e misurabili di cambiamento della ripartizione modale verso la mobilità più sostenibile è stata a più riprese segnalata anche dalla sezione locale dei Verdi del Locarnese (ad es. vedi: <https://verditicino.ch/comunicati-stampa/paloc4-troppo-poco-ambizioso-e-senza-obiettivi-vincolanti/>)

2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?

Progetto PoLuMe Lugano-Sud-Mendrisio

Sì, in particolare le tempistiche deleterie

a. la lunga durata del cantiere avrà delle forti conseguenze per i Comuni confinanti con l'autostrada e per la popolazione della regione, esacerbando i problemi già attualmente causati dai necessari cantieri;

b. l'estensione del mezzo pubblico come Alptransit e l'incoraggiamento della mobilità pubblica e lenta dovrebbero avere la priorità sull'ampliamento delle strade. Ma il contrasto tra il progetto PoLuMe, inserito nell'orizzonte d'investimento 2030 e l'ampliamento di Alptransit a Sud di Lugano, caldeggiato per il 2050, è emblematica delle priorità scelte.

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

a. Progetto di circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Condividiamo l'archiviazione di questo progetto, che, in un distretto incuneato tra le città di Como e Varese e segnato dagli spostamenti dei pendolari frontalieri, avrebbe favorito un netto aumento del traffico stradale sul nostro territorio.

b. Progetto A2-A13

Vedi osservazioni menzionate al punto 1.

c. Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

La tratta in questione è vecchia di 50 anni, i lavori di manutenzione sono perciò considerati necessari.

Come già menzionato siamo contrari all'aumento della capacità stradale della A2 tra Lugano Sud e Mendrisio. Si tratta di un chiaro incoraggiamento del traffico individuale motorizzato, una pratica pesantemente responsabile di conseguenze nocive sulla popolazione, sull'ambiente e sul clima. Un ampliamento significa anche un aumento della superficie cementificata, in un territorio già ampiamente penalizzato dalla superficie edificata e stradale.

A condividere tale visione sono il partito dei Verdi del Ticino, diverse associazioni ambientaliste e di tutela del territorio e la popolazione stessa: nel 2021 una petizione firmata da ben 6'300 cittadini è stata consegnata per esprimere il proprio dissenso in merito al progetto e diversi Consigli Comunali hanno inoltrato una risoluzione di opposizione al progetto.

Aumentando la capacità stradale si andrà inoltre a ridurre temporaneamente il disturbo dell'imbottigliamento, riducendo l'urgenza percepita per trovare soluzioni alternative al traffico individuale. La bassa occupazione per veicolo e l'utilizzo del mezzo privato sono le vere problematiche in gioco. Il potenziamento risolve solo il collo di bottiglia, puntualmente e temporaneamente, a discapito di soluzioni di car-pooling, mobilità pubblica e mobilità lenta, o combinazioni di queste ultime.

Le soluzioni che andrebbero implementate in alternativa al potenziamento dell'autostrada sono i seguenti:

- Promozione e imposizione di piani di mobilità aziendale, che già sono una storia di successo per alcune imprese del Mendrisiotto, con misure quali: car pooling, navette aziendali, abbonamenti aziendali per i trasporti collettivi, gestione dei posteggi aziendali con tariffe differenziate, combinazione multimodale dei mezzi di trasporto, mobilità lenta compresa;
- Potenziamento della capacità di trasporto ferroviaria attraverso nuovi convogli più capaci e un aumento delle tracce;
- Prolungamento di AlpTransit a sud di Lugano;.
- Potenziamento del trasporto collettivo su gomma (bus);
- Ricorso almeno parziale al telelavoro, che durante la pandemia ha dato buona prova (forte riduzione del traffico autostradale);
- Differenziazione degli orari di inizio e di fine lavoro, in modo da diluire maggiormente il traffico delle ore di punta.

La rete di trasporti pubblici in Ticino ha subito un forte potenziamento negli ultimi anni, migliorando i tempi di spostamento e la connettività tra zone centrali e zone periferiche. Da migliorare sarà la connettività tra zone periferiche e la comodità delle tratte tra abitazione e mezzo di trasporto, incoraggiando diverse combinazioni (mobilità lenta, trasporti aziendali, ecc.).

Auspichiamo che vengano riviste le priorità temporali, preferendo l'estensione della rete AlpTransit a sud di Lugano e un aumento della collaborazione con la rete ferroviaria oltre confine per migliorarne l'attrattività, rispetto al progetto PoLuMe. Ciò permetterebbe al forte pendolarismo di spostarsi più di buon grado sul mezzo pubblico o su una combinazione di mobilità pubblica, lenta ed aziendale.

Per i e le Giovani Verdi Ticino

Nara Valsangiacomo

nara.valsangiacomo@hotmail.com

In copia a:

Dipartimento del territorio
6500 Bellinzona

via email a:
dt-dir@ti.ch

segreteria del Gran Consiglio – all'att. della Commissione ambiente e territorio del Gran Consiglio
6500 Bellinzona

via email a:

sgc@ti.ch



Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?

No, siamo contrari agli ampliamenti delle strade nazionali per motivi ambientali, di tutela del paesaggio e di protezione del clima.

2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?

Si:

a.l'impatto che i diversi progetti avranno sul territorio. A pag. 16 del Rapporto esplicativo si può leggere: "Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra" affermazioni che condividiamo, le generiche dichiarazioni di "impegno alla maggior tutela possibili di tali risorse" non ci rassicurano per niente;

b.l'insensatezza di realizzare/potenziare autostrade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2.

Limite di spesa 2024–2027 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali

3. Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?

Programma di sviluppo strategico strade nazionali

4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?

5. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

a. Circonvallazione Stabio-Gaggiolo

Condividiamo l'archiviazione di questo progetto.

b. Progetto PoLuMe (Lugano sud- Mendrisio)

Siamo d'accordo con i lavori di manutenzione, del resto già in corso, su questa tratta, nelle gallerie ma non solo.

Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su questo tratto. Segnaliamo tra l'altro che il Rapporto esplicativo contiene un errore piuttosto grave a pag. 120, dove si parla "dell'allargamento delle due canne della galleria di Maroggia", mentre in realtà, come del resto si può leggere sul sito USTRA, il progetto prevede "la costruzione di due nuove gallerie autostradali a due corsie più corsia d'emergenza, (...) per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia (...). Non è inoltre menzionato l'allargamento a tre corsie delle gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga "la soluzione efficace e considerando lo stato di avanzamento del progetto" abbia addirittura deciso di trasferire l'opera "dall'Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030", senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà di popolazione, associazioni ambientaliste, Comuni (Consigli comunali e Municipi) e partiti politici.

Tanto più delusi perché Simonetta Sommaruga aveva risposto a una lettera dei Cittadini per il territorio, ATA e Iniziativa delle Alpi che "un requisito per l'approvazione del progetto da parte del Consiglio federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte".

Nessuno dei due requisiti è in realtà soddisfatto: del sostegno della regione abbiamo già detto, per quanto riguarda gli aspetti ambientali la costruzione di due nuovi svincoli a Grancia e Melano (occupando nel secondo caso un terreno pregiato), l'allargamento del Ponte diga di Melide e la realizzazione di diversi altri manufatti, non corrispondono al rispetto per il territorio.

Melano in particolare, non solo non avrà nessun beneficio dal progetto, ma subirà addirittura un grave peggioramento a causa del nuovo svincolo autostradale.

Inoltre i cantieri stravolgeranno un territorio, già sottoposto a grandi pressioni, per una decina d'anni.

Questo progetto nel suo complesso sottrae ulteriore spazio verde al territorio del Mendrisiotto, un territorio di pochi Km² su cui passano tutte le vie di transito nazionali e internazionali e che in passato ha già dovuto sacrificare preziose

porzioni di aree libere a favore delle vie di comunicazione e a scapito della qualità di vita dei suoi cittadini.

Inoltre per quanto riguarda le problematiche che il progetto pretende di risolvere facciamo notare quanto segue:

- a. i problemi sul tratto autostradale in questione si presentano sostanzialmente in direzione nord tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino e in direzione sud tra le 17.00 e le 18.30 a causa del traffico dei pendolari, di cui più della metà sono lavoratori frontalieri;
- b. crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere da incentivare anche con vantaggi finanziari;
- c. bisognerebbe puntare maggiormente sul mobility pricing (ha come obiettivo di snellire il traffico nelle ore di punta e di sfruttare in modo più equilibrato le infrastrutture di trasporto), attraverso un progetto modello in entrata e uscita da Lugano;

Inoltre le abitudini della popolazione sono cambiate. Durante e dopo la pandemia la possibilità di tele lavoro ha ridotto notevolmente il numero di transiti giornalieri.

In aggiunta a questo la popolazione del Canton Ticino, secondo le statistiche ufficiali, sta diminuendo.

La previsione del numero di transiti giornalieri è quindi da rivalutare.

In conclusione ci teniamo a ribadire che buona parte dei cittadini del Mendrisiotto **non vuole** questo nuovo progetto autostradale, che un aumento di capacità della rete autostradale, come di fatto è questo progetto, porterà maggiore traffico alla **regione più inquinata della Svizzera**, una regione che nel prossimo futuro sarà confrontata con i maggiori afflussi di traffico merci su gomma dovuti al raddoppio del tunnel del Gottardo. Ricordiamo che le cittadine e i cittadini del Mendrisiotto avevano votato contro la seconda galleria autostradale attraverso le Alpi.

Si prega di formulare il parere in base al presente questionario. Grazie.



L'Alternativa – Verdi e Sinistra Insieme
CP 1052 - Mendrisio

Risposta Via email a:
netzplanung@astra.admin.ch

Mendrisio, 25 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori, alle pagine seguenti trovate la presa di posizione del nostro gruppo politico sul Progetto in consultazione.

L'Alternativa, presente a Mendrisio sia nel Municipio sia in Consiglio comunale, ha tra gli obiettivi del suo programma l'uso parsimonioso del suolo, una pianificazione del territorio basata sulla ponderazione degli interessi con un occhio particolare agli aspetti ambientali e sociali, un modello di sviluppo che tenga in maggior conto il rispetto delle componenti urbanistiche e paesaggistiche del territorio e sia finalizzato al miglioramento della qualità di vita della popolazione.

È con questo spirito che abbiamo letto il documento posto in consultazione.

Ausplicando vivamente che le nostre osservazioni siano prese in debita considerazione, porgiamo distinti saluti, per L'Alternativa,

Claudia Crivelli Barella

Daniele Stanga

Claudia Crivelli Barella

Daniele Stanga

In copia a: Dipartimento del territorio, Commissione ambiente e territorio

**Questionario sul progetto posto in consultazione
relativo al limite di spesa 2024–2027,
alla fase di potenziamento 2023,
al credito d’impegno e
all’adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali**

Aspetti generali del progetto

1. Siete d’accordo con i punti essenziali del progetto?
No, riteniamo che i problemi della mobilità non vadano risolti con l’aumento della capacità della rete autostradale che non farebbe che portare a un aumento delle auto in circolazione; i responsabili del DATEC e di USTRA devono rendersi conto che la popolazione è sempre più contraria a progetti che causano rumore, inquinamento, occupazione di terreni spesso pregiati.
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
Sì:
 - a. gli effetti negativi che i progetti avranno sul territorio, effetti che lo stesso Rapporto esplicativo riconosce a pag. 16: *“Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra”* e che vengono liquidati subito dopo con un generico *“impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse”*;
 - b. il controsenso di realizzare/potenziare autostrade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2 entro il 2050.
3. Ritenete coerente l’ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?
4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all’entità del progetto?
5. Come valutate l’assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

Ci esprimiamo su due progetti che riguardano la nostra regione:

a. Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

L’archiviazione di questo progetto è una delle poche cose che vediamo con favore anche se, a detta di USTRA, avrebbe dovuto servire a smaltire il traffico che, reso più fluido dalla terza corsia dinamica sulla A2, andrebbe ad accumularsi tra Mendrisio e Stabio.

b. Progetto PoLuMe (Lugano – Mendrisio)

Condividiamo ovviamente i previsti lavori di manutenzione, per altro già in corso, sia su tratti a cielo aperto sia nelle gallerie.

Siamo invece contrari al potenziamento della A2 tra Lugano e Mendrisio.

Noi, come molti abitanti della regione, siamo molto delusi che il Consiglio federale ritenga “la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto” abbia

addirittura deciso di trasferire l'opera "dall'Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030", senza considerare le preoccupazioni della popolazione, delle associazioni ambientaliste, di partiti politici, dei Comuni più toccati dal progetto. Nel frattempo numerosi Consigli comunali della regione hanno votato una risoluzione contraria al PoLuMe.

Nei prossimi mesi la contrarietà si farà sentire in Ticino come nel resto della Svizzera, il sostegno della regione al potenziamento della A2 è tutt'altro che scontato: l'impatto ambientale, la costruzione di nuove gallerie, di due svincoli a Grancia e Melano (su un terreno pregiato), l'allargamento del ponte diga di Melide e la realizzazione di diversi altri manufatti, non corrispondono al rispetto per il territorio come lo intendiamo noi.

Per non parlare dei cantieri che sconvolgeranno per una decina d'anni un territorio già sottoposto a forti pressioni: la terza corsia dinamica infatti, oltre ad essere un aumento di capacità dell'autostrada vero e proprio, è un non senso in una regione come la nostra dove la A2 scorre per parecchi tratti in galleria (contrariamente ad altre zone della Svizzera) e dove dunque la terza corsia va realizzata da zero.

Questo progetto inoltre sottrae ulteriore spazio verde al Mendrisiotto, un territorio di pochi chilometri quadrati attraversato da tutte le vie di transito nazionali e internazionali e che in passato ha già dovuto sacrificare importanti aree libere a favore delle vie di comunicazione e a scapito della qualità di vita dei suoi cittadini e delle sue cittadine.

Il PoLuMe, progetto dal costo e dall'impatto molto elevati, dovrebbe servire a evitare il formarsi di colonne tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino in direzione nord e tra le 17.00 e le 18.30 in direzione sud, traffico dovuto in particolare ai pendolari, molti dei quali frontalieri: le auto che viaggeranno in modo più fluido andranno però ad accumularsi la mattina alle uscite di Lugano, ma soprattutto la sera nel Mendrisiotto.

Crediamo che per ridurre il traffico durante gli orari di punta occorra intervenire con maggiori fermezza e mezzi per attuare misure volte a indurre le persone a non utilizzare il mezzo privato, quasi sempre occupato da una sola persona.

A nostro parere ci sono altri fattori che vanno tenuti in considerazione e che contribuiscono a ridurre i transiti sulla A2 tra Chiasso e Lugano.

Per i motivi elencati nella risposta a questa e alle domanda 1 e 2, L'Alternativa è contraria al progetto di potenziamento della A2 messo in consultazione, sicura di interpretare l'opinione di un'ampia parte della popolazione di Mendrisio e non solo, non più disposta ad avallare progetti volti a favorire il traffico privato. Ricordiamo che il Mendrisiotto aveva votato contro il raddoppio del tunnel autostradale del Gottardo i cui effetti dovrà sopportare una volta che i lavori saranno conclusi: invece che a Göschenen le colonne si formeranno alla frontiera con l'Italia

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

Per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

28. April 2022

Ihr Kontakt: Ahmet Kut, Co-Generalsekretär, Tel. +41 31 311 33 03, E-Mail: schweiz@grunliberale.ch

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Vorlagen und den erläuternden Bericht zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Allgemeine Beurteilung der Vorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Teilweise. Es wurden wesentliche Elemente (noch) nicht berücksichtigt. Die Grünliberalen begrüßen, dass gewisse Projekte entfernt wurden, die zu wenig fundiert waren. Diese Arbeit ist konsequent weiterzuführen, damit die weiteren Autobahnausbauarbeiten nur Projekte enthalten, die auch wirklich notwendig sind.

Die Grünliberalen haben drei allgemeine **Hauptkritikpunkte**:

1. Ein Teil der vorgesehenen Massnahmen ist nicht regional abgestützt (wie beispielsweise die St. Galler «Spange Güterbahnhof») und daher nur schwer umsetzbar.
2. Einem Teil der Projekte fehlt eine wirkliche Strategie (wie beispielsweise das Projekt Hagnau-Augst: überladenes Projekt im städtischen Raum).
3. Es wird viel zu wenig auf Ausgleichsmassnahmen für die einheimische Flora und Fauna gesetzt, und auch der Schutz oder die Wiederherstellung von Kulturland (wie beispielsweise mit Autobahnüberdachungen) wird nur sehr am Rande erwähnt.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja, siehe die Bemerkungen unter Punkt 1 und 2 des folgenden Abschnitts. Generell fehlt eine verkehrliche Zukunftsvision, welche eine Förderung der neuen Technologien umfasst. Die vorliegende Vernehmlassung konzentriert sich auf lokale Probleme, anstatt die grossen Linien im Auge zu behalten, ohne dabei regionale Anliegen zu vergessen.

Stellungnahme zu den übrigen Punkten gemäss Fragebogen

1. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?
Teilweise. Mit der zunehmenden Dekarbonisierung des Strassenverkehrs wird dessen künftige **Finanzierung** zu einer immer drängenderen Frage. Die Erträge der Mineralölsteuer sind rückläufig. Es braucht somit neue Finanzierungsmodelle, welche auch die Elektromobilität berücksichtigen. Den

Grünliberalen schwebt dafür eine leistungsabhängige (insbes. Distanz) Gebühr für die Verkehrsfinanzierung vor – analog zur LSVA.

Ansätze zur Verkehrsreduktion, Förderung der Elektromobilität (sowie zukünftige Technologien wie die Förderung von Wasserstofffahrzeugen) und damit von **Klima- und Umweltzielen** sind nicht erkennbar. Das Nationalstrassennetz sollte so angepasst werden, dass ein Minimum an Klima- und Umweltbelastung erreicht wird.

Die Grünliberalen begrüßen die **Produktion erneuerbarer Energien** auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur sowie Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung der Nationalstrassen.

2. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein. Die Vorlage ist faktisch nur auf die Agglomerationen ausgerichtet. Der Handlungsbedarf bei diesen Nationalstrassenabschnitten ist nachvollziehbar, speziell auf der A1 und A2, da die Nationalstrassen die Hauptachse des Strassenverkehrs bilden und das grösste Verkehrsaufkommen bewältigen müssen. Staus auf den Nationalstrassen wirken sich auch auf das angebundene Verkehrsnetz negativ aus. Generell haben die Grünliberalen bei den Ausbausritten der erwähnten Nationalstrassen eine ganzheitliche Betrachtung der Stadtanschlüsse vermisst.

Die Grünliberalen bedauern, dass der Ausbausritt 2023 praktisch nur auf den Verkehr in Agglomerationsnähe fokussiert ist. Wichtige problematische **Hauptstrassenabschnitte** in den Randregionen wie z. B. die Verbindung Bellinzona-Locarno sowie die Ortsdurchfahrten Netstal und Delémont sind nicht berücksichtigt. Auch für diese Strecken müssen Lösungen gefunden werden, die ein möglichst staufreies Strassennetz gewährleisten, ohne das Verkehrswachstum anzukurbeln.

3. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbausritt 2023?

Grundsätzlich ist die Zuteilung der Erweiterungsprojekte nachvollziehbar. Die Grünliberalen stellen jedoch gewisse Projekte in Frage. Es handelt sich dabei um folgende Projekte des Realisierungshorizonts 2023 und 2030:

→ **St. Gallen: Teilprojekte «Zubringer Güterbahnhof» und «Liebeggtunnel»:**

Die Hauptargumente gegen diese nicht zufriedenstellenden Teilprojekte:

- Kosten: Fr. 850 Mio. für 3 km Autobahnzubringer mit je einer Spur pro Richtung ist teuer. Mit diesem Betrag könnte im ÖV viel erreicht werden – zur Entlastung der Strassen.
- Die neue Strassenverbindung konkurrenziert direkt und indirekt den vor drei Jahren eröffneten, parallel verlaufenden Ruckhaldetunnel der Appenzeller Bahnen, mit welchem man den MIV reduzieren wollte. Hinzu kommt der verschobene Ausbau der S-Bahn St. Gallen auf ~2035, sehr zur Enttäuschung (fast) aller politischen Parteien in und um St. Gallen. Die Grünliberalen wünschen einen rascheren Ausbau der S-Bahn St. Gallen und keine St. Galler-Spange.
- Der Anschluss des Zubringers Güterbahnhof an die A1 wurde nur von und nach Zürich geplant. Für die Verkehrsbeziehung in Richtung St. Margrethen ist eine Fahrt durch das Stadtzentrum vorgesehen.

→ **Basel: fehlende Gesamtperspektive Rheintunnel:**

In der Region Basel führt die massive Verkehrsbelastung und Kombination von motorisiertem Privat- und Schwerverkehr bereits seit vielen Jahren zu regelmässigen Staus auf der Zufahrt nach Basel und beim Grenzübergang. Das ist ein verkehrspolitisches Problem, das gelöst werden muss. Der mittelfristig geplante Ausbau auf bis zu zehn Spuren zwischen Pratteln und Liestal/Augst sowie der geplante Rheintunnel werden jedoch langfristig nur zu einem weiteren Flaschenhals führen. Der Stau wird andernorts entstehen. Mittels intelligenter Verkehrssysteme wie bspw. eines Tröpfchensystems sowie einer besseren Verkehrsführung (wie bspw. mit einer Bündelung von einzelnen Verkehrsträgern, z.B. gewisse Spuren nur für Lastwagen) könnte der unnötige Stop- and Go-Verkehr reduziert werden.

Wir bitten Sie eine **Gesamtschau** im Raum Basel vorzunehmen, um die realen Verkehrsprobleme anzupacken und pragmatisch zu lösen, unter Berücksichtigung des Ansatzes **«Intelligenz statt Beton»**. Sollten sich die ausgewiesenen Infrastrukturmassnahmen als unerlässlich herausstellen, ist eine teilweise Überdachung der Autobahn in Betracht zu ziehen. Ausserdem ist auf kurze «mehrspurige» Abschnitte möglichst zu verzichten, um nicht neue Flaschenhälse entstehen zu lassen.

→ **Schaffhausen: massiver Mehrverkehr durch Zusatzausbauten in Zusammenhang mit der Massnahme «Fäsenstaubtunnel»:**

Die Grünliberalen haben grundsätzlich keine Einwände gegen das Projekt Fäsenstaubtunnels, aber die Anschlussbauwerke im städtischen Raum, welche im Tunnelprojekt mehr oder weniger direkt integriert sind, sind zu umfangreich und werden zu einer weiteren Verkehrsverlagerung auf die Strasse führen. Das Tunnelprojekt ist daher als «Einzelobjekt» auszuführen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, aber ohne umfangreiche Anschlussbauwerke.

4. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Grünliberalen erwarten, dass neben den Ausbauprojekten vermehrt Massnahmen finanziert werden, welche der **Artenvielfalt von Flora und Fauna** dienen. Die einheimische Tier- und Pflanzenwelt wird nicht nur durch den Klimawandel, sondern auch durch den Verlust von Kulturland bedroht. Die Anstrengungen, welche bereits mit Wildtierübergängen u.ä. erreicht wurden, sind begrüssenswert, aber nicht ausreichend.

Das bereits verlorene Kulturland könnte wieder aufgewertet, aufgeforstet und wiederhergestellt werden, indem bei künftigen Ausbausritten neben den Massnahmen für den Strassenausbau auch Gelder für **Autobahnüberdachungen** an geeigneten Orten in Erwägung gezogen werden. Das hilft nicht nur Flora und Fauna, sondern auch den Menschen, die in der Nähe von Autobahnen wohnen und täglich Lärm ausgesetzt sind. Ausserdem könnte das überdachte Terrain für Bauland genutzt werden, was die Zersiedelung bremsen könnte.

Wir danken ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die Prüfung unserer Anmerkungen und Vorschläge.

Bei Fragen dazu stehen ihnen die Unterzeichnenden sowie unsere zuständigen Fraktionsmitglieder, Nationalrätin Barbara Schaffner und Nationalrätin Katja Christ, gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen



Jürg Grossen
Parteipräsident



Ahmet Kut
Co-Generalsekretär

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

St.Gallen, 6. April 2022

Vernehmlassungsantwort

Vorlage

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren

Die Grünliberalen Stadt und Kanton St.Gallen nehmen zur oben erwähnten Vorlage gerne Stellung. Wir beschränken unsere Vernehmlassungsantwort auf die Bereiche Engpassbeseitigung St.Gallen und Teilprojekt Zubringer Güterbahnhof-Liebegg («Spange»).

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die Grünliberalen lehnen den Zubringer bzw. die «Spange» Güterbahnhof ab und fordern deren Entkoppelung vom Projekt Engpassbeseitigung St.Gallen.

Durch die „Spange“ soll ein Rückstau auf die Autobahn, verursacht durch einen Kapazitätsengpass am Knoten Ausgang Schorentunnel, verhindert werden. Vergleichsweise einfach auszuführende Massnahmen zur Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr vom MIV können den Durchlass dieses Knotens hingegen erweitern.

Beobachtungen während der kürzlich gestarteten Bauphase zur Instandhaltung der Autobahn A1 zeigen, dass trotz allabendlichen Staus Richtung Osten, der Verkehr durch den Schorentunnel noch fliesst, selbst wenn er im Rosenbergtunnel steht. Eine Überlastung des Knotens am Ende des Schorentunnels ist selbst in dieser Situation nicht erkennbar ist. Der Bau der Spange drängt sich folglich nicht auf.

Gründe, die gegen die «Spange» sprechen

Ein Bau neuer innerstädtischer Express-Strassen würde der Politik der Stadt St.Gallen entgegenwirken, mit unerwünschten Folgen für die ganze Stadt.

Das städtische Stimmvolk hat 2010 mit der Annahme der «Städteinitiative» bzw. des «Reglements für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung» der Plafonierung des MIV zugestimmt. Durch die Ablehnung der «Mobilitätsinitiative», welche diesen Entscheids 2018 korrigieren sollte, wurde dieser Paradigmenwechsel noch unterstrichen. Ein Gegenvorschlag zu zwei weiteren Initiativen, welche zusammen die Fläche für den MIV innert 10 Jahren um 10 % reduzieren will, wurde erst gerade vom Stadtparlament angenommen. Die Spange Güterbahnhof widerspricht der aktuellen Politik der Stadt St.Gallen diametral.

Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr

Mit der Fortführung der Spange via Liebegg Tunnel ins Appenzellerland wird der 2019 eröffnete, parallel verlaufende Bahntunnel direkt konkurrenziert.

Die Stadt St.Gallen hat im Vergleich zu anderen Städten eine hohe Autodichte. Diese ist in letzter Zeit leicht sinkend. Die Reduktion der Autodichte liesse sich beschleunigen, indem die vier vernachlässigten Bahnhöfe von SBB und SOB auf dem Stadtgebiet besser ins ÖV-Netz integriert werden, z.B. durch eine S-Bahn im 15-min-Takt.

Wechselwirkung zum «Zubringer Appenzellerland» wurde nie überprüft

Die Kapazitätserweiterung der Achse Teufen–Autobahn führt zur Verlagerung von Verkehr, welcher bisher andere Anschlussstellen bevorzugte. Der Verzicht auf den Zubringer Appenzellerland durch Herisau (N25) wird diesen Effekt noch verstärken. Die Folge sind neue Engpässe im Bereich St.Leonhard-Brücke und der umliegenden Kreuzungen sowie auch im neuen unterirdischen Kreisel und am Ende der Spange Güterbahnhof. Die Grünliberalen sind keineswegs Verfechter der N25. In einer Umfahrung Herisau und im Autobahnanschluss Gossau-Ost, zur Entlastung der Stadt Gossau, sehen wir jedoch einen weitaus grösseren Nutzen als in der Spange Güterbahnhof.

Kein Nutzen für die meisten Ziele im Zentrum

Nicht berücksichtigt bei der Entwicklung der Idee der Spange Güterbahnhof wurde der Umstand, dass sich die meisten Ziele im Stadtzentrum, speziell die grössten Parkgaragen und die Zufahrt zum Hauptbahnhof, nordseitig der Bahnlinie oder östlich der Altstadt befinden. Sie sind somit durch die Spange nicht einfacher erreichbar.

Die Spange Güterbahnhof führt den Verkehr direkter ins Zentrum. Als erste Ausfahrt aus Richtung Zürich wird die Spange auch Verkehr ins Zentrum bringen, welcher seine Ziele über andere Ausfahrten schneller erreichen kann. Es gibt keine Notwendigkeit, den Verkehr direkter ins Stadtzentrum zu führen.

Zusätzlicher Verkehr kann nicht abgenommen werden

Für eine Feinverteilung ins untergeordnete Strassennetz fehlt am Ende dieser Spange der Stauraum und die Kapazität der vorhandenen Strassen in der Innenstadt. Das Zentrum der Stadt St.Gallen erträgt den durch diese Kapazitätserweiterung zusätzlichen MIV nicht. Die Folge sind Einschränkungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr. Die Schaffung der nötigen Stauräume bedingt Gebäudeabrisse. Der Bau eines Autobahnanschlusses im Areal Güterbahnhof ist städtebaulich hochproblematisch.

Hohe Belastung während der Bauzeit

Der Bau der Spange wird während vielen Jahren starke Emissionen im Zentrum der Stadt verursachen. Der Umstand, dass die Tunnels nur wenige Meter unter der Oberfläche und in schwierigem Baugrund zu liegen kommen, bringt bauliche Probleme mit sich, welche Folgen für die Liegenschaften darüber haben könnten. Zudem wird die Entwicklung des Güterbahnhofsareals, der letzten Freifläche im Zentrum St.Gallen, auf Jahre verunmöglicht und später durch die Untertunnelungen stark beeinträchtigt.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Erarbeitung des Projekts Engpassbeseitigung St.Gallen begann vor ca. 20 Jahren. Das Konzept aus 3. Röhre und der Spange Güterbahnhof wurde um das Jahr 2012 als Ziel festgelegt. Die Erkenntnis, Massnahmen gegen den Klimawandel ergreifen zu müssen und das Bedürfnis, die Aufenthaltsqualität in Städten zu steigern, haben die Haltung zur Mobilität, im Besonderen zum motorisierten Individualverkehr, nachhaltig verändert. So würde in der heutigen Zeit ein Konsens für eine Lösung in dieser Art politisch kaum mehr gefunden werden. Dies gilt wohl auch für die anderen STEP-Projekte.

Freundliche Grüsse

Ramon Waser
Präsident Grünliberale Kanton St.Gallen
sg@grunliberale.ch

078 922 78 14

Markus Tofalo
Vorstand Grünliberale Stadt St.Gallen
stgallen@grunliberale.ch

071 280 08 60

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Frauenfeld, 31.03.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Einladung zur titular erwähnten Vernehmlassung. Die Schweiz verfügt mittlerweile über ein sehr engmaschiges Strassennetz. Ein Achtsamer Umgang mit ökologischen und finanziellen Ressourcen ist ein absolutes Gebot der Stunde. Vor diesem Hintergrund unterstützen wir die grundsätzliche Stossrichtung des ASTRA: Werterhaltung des bestehenden Netzes, Engpassbeseitigungen wo dringend nötig, keine Netzerweiterungen. Als Kantonalpartei möchten wir Ihnen in erster Linie eine Rückmeldung zu Ihrer Einschätzung zur Bodensee-Thurtal-Strasse geben.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
 - Die Grundlagen, auf denen die Beschlüsse zum Unterhalt, zum Ausbauschritt 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 sollten aus unserer Sicht auf 1.5 % erhöht werden. Ungenügende Investitionen in den baulichen Unterhalt rächen sich früher oder später.

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

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 weder mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes kompatibel noch mit den Prämissen des kantonalen Richtplans in Einklang zu bringen.

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 indiskutabel schlecht.

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 BTS eher um ein Prestige projekt, wie um einen sachlich zu begründenden Ausbauschritt handelt.

- Vermeidung von Problemverlagerungen: Mit dem Ausbau der Thurtalstrecke und der damit erhofften Reisezeitverkürzung im MIV würde zusätzlicher Pendlerverkehr in den stark belasteten Strassenraum Winterthur/Zürich 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."*

- 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 33 km langen Schnellstrasse, z.B. mittels partiellen Trasseabsenkungen, Strasseneinkofferungen, Temporeduktionen oder Schallschutzmassnahmen.

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.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Verkehrssicherheit. Die BTS ist als zweispurige, nicht richtungsgetrennte Strasse, grossenteils mit Tempo 100 vorgesehen. Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Nicht die Unfall-Häufigkeit ist das Problem; es geht um die

Unfallschwere. Frontale Kollisionen mit Tempo 100 führen oft zu Schwerverletzten und Todesopfern.

- Kulturlandverlust: Gerade die jüngsten geopolitischen Ereignisse verdeutlichen, dass dem heutigen Selbstversorgungsgrad mit Lebensmitteln Sorge getragen werden muss. Die BTS würde beste Fruchtfolgeflächen in sehr hohem Ausmass verschlingen. Der Verband Thurgauer Landwirtschaft hat deshalb im Jahr 2012 an einer ausserordentlichen Mitgliederversammlung mit grossem Mehr (knapp 70 % Nein-Anteil) die Nein-Parole zur BTS gefasst.
- Wirtschaftliche Entwicklung: In den letzten 20 Jahren entwickelten sich im Thurgau die durchschnittliche Steuerkraft, die Immobilienpreise, die Bevölkerungszahl sowie die Beschäftigungszahlen flächendeckend ausgeglichen – im Oberthurgau sogar leicht überdurchschnittlich. Eine Notwendigkeit der BTS zur Wirtschaftsförderung ist nicht gegeben.

Abschliessend möchten wir dem ASTRA für die sachgerechte Beurteilung der thurgauischen Verkehrssituation danken. Wir freuen uns auf taugliche, ressourcenschonende Vorschläge zur Linderung der wenigen, existierenden Verkehrsprobleme im Thurtal.

Mit freundlichen Grüssen

Grünliberale Partei Thurgau

Der Präsident:



Stefan Leuthold

Der Verfasser:



Klemenz Somm



Vernehmlassungsantwort zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes

Antwort der JUSO Kanton St. Gallen

Sehr geehrte Frau Sommaruga
Sehr geehrte Bundeshausmitarbeitende

Die JUSO Kanton St.Gallen bedankt sich für die Einladung zur Vernehmlassung.

Grundsätzliche Überlegungen

Die JUSO Kanton St. Gallen lehnt die fünf Projekte zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes ab. Mehr Strassen führen zwingend zu mehr Verkehr¹. Mehr Verkehr führt wiederum zu mehr CO₂-Emissionen und diese sind in Anbetracht der Klimakrise unzumutbar.

Klimakrise

Die Klimakrise stellt die momentan grösste Bedrohung der Menschheit dar. Durch den Treibhauseffekt erhöht sich die Durchschnittstemperatur massiv.² Dies führt zu einer Zunahme von Umweltkatastrophen wie Überschwemmungen, Waldbränden und Dürren. Erhöht sich die Temperatur um über 1.5 Grad verlieren Millionen von Menschen ihr zu Hause, der Meeresspiegel steigt drastisch an und die Wahrscheinlichkeit von Kippunkten steigt³. Kippunkte führen zu sich gegenseitig verstärkenden, klimaschädlichen Prozessen, es ist also ein Teufelskreis.

Verkehrsrevolution

Der Verkehr ist der grösste CO₂-Emittent der Schweiz. Daher muss dieser, um die Klimakrise zu lösen, revolutioniert werden. Es braucht eine umgekehrte Priorisierung der Verkehrsmittel, MIV zuletzt und Fussgänger*innen, Velo und ÖV zuerst. Eine Stadt muss für Menschen und nicht für Autos gebaut werden. Wir müssen aufhören, klimaschädliche Gewohnheiten zu fördern und zu finanzieren.

Spezifisch zum Projekt 3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Ziel des Projektes ist die Entlastung des Strassennetzes. Dies ist schlicht und einfach falsch. Denn mehr Strassen führen zu mehr Verkehr. Das Problem wird damit also alles andere als behoben. In der Vernehmlassung wird auch erwähnt, dass die Teilspace zu einer Verringerung der Lärmbelastung führt. Was dabei nicht in Betracht gezogen wird ist der Lärm, welcher der Bau des Projekts während mindestens zehn Jahren verursachen wird. Das ASTRA spricht ausserdem davon, dass Wirtschaft und Gesellschaft vom Projekt profitieren. Die JUSO fragt sich wie? Das Projekt führt wie bereits erwähnt zu mehr Lärm, mehr Verkehr und damit zu mehr CO₂-Emissionen. Die Wissenschaft beweist dies klar: Erstens sind Klimaschutzmassnahmen teurer, je weiter die Klimakrise fortschreitet und zweitens profitiert niemand davon, wenn wir alle wegen der Klimakrise sterben. Und inwiefern die Teilspace zu mehr Ökologie führt, das hat die JUSO überhaupt nicht verstanden. Neben dem enormen CO₂-Ausstoss, welcher der zusätzliche Verkehr

¹ <https://mathematikalpha.de/braess-paradoxon>

² <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/global-warming/>

³ <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/>



bringen wird ist auch der Bau, der Teilsparge sehr CO2 intensiv. Ausserdem ist das Projekt unfassbar teuer. Dieses Geld könnte man stattdessen in Klimaschutzmassnahmen investieren.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Die Vorlage führt zu mehr Verkehr und dies ist während der grössten Krise der Geschichte der Menschheit, der Klimakrise untragbar.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

-

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?

Nein. Es macht keinen Sinn, eine so grosse Summe an Steuergeldern für ein Projekt auszugeben, welches das Ziel hat, die Umwelt zu zerstören.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Im Gegenteil.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Zeithorizont ist ein Witz. Wie haben ein Problem, wenn wir die Temperaturerhöhung nicht auf 1.5 Grad Celsius begrenzen können. (siehe IPCC Bericht)

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

-

Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Netzplanung
netzplanung@astra.admin.ch

Arlette Schläpfer, a.KR
Präsidentin PU AR
Rietli 1
9411 Schachen b. Reute
Tel. 071 891 57 62
arlette.schlaepfer@bluewin.ch

9411 Schachen bei Reute, 23. April 2022

Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zum Strategischen Entwicklungskonzept (STEP) Nationalstrassen

Stellungnahme Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden (PU AR)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 laden Sie uns ein, zum STEP Nationalstrassen und Ausbauschnitt 2023 Stellung zu nehmen, wofür wir uns bedanken. Gerne äussern sich die Parteiunabhängigen Appenzell Ausserrhoden (PU AR) fristgerecht zu dieser Vernehmlassung wie folgt:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die PU AR sehen die Schwierigkeiten in den Handlungsfeldern des ASTRA und dem Bundesrat zwischen regionalpolitischen, finanzpolitischen, verkehrssicherheitspolitischen und umweltpolitischen Aspekten sowie den Interessen der verschiedenen Politiker*innen und Behörden. Wir möchten aber ausdrücklich betonen, dass die vorhandene Komplexität die Direktbetroffenen von Lärm, Emissionen, verstopften Strassen und Sorge um die Sicherheit nicht interessiert.

Als zweitgrösste politische Gruppierung/Fraktion im Kantonsrat AR anerkennen wir aber selbstverständlich die Arbeit und sind mit den Grundzügen der Vorlage mehrheitlich einverstanden. Auf die Ausnahmen werden wir noch ausführlich eingehen.

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergstunnel mit der Spange Güterbahnhof in den Ausbauschnitt 2023 zur Verbesserung der Situation der Stadtautobahn St. Gallen begrüssen wir ausdrücklich. Diese ist wichtig für die ganze Region St. Gallen und damit auch für einen Teil des Appenzellerlandes bestehend aus Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden. Dass der Bundesrat den Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem Zubringer Appenzellerland sieht, haben wir erfreut zur Kenntnis genommen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Für die Volkswirtschaft ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur von grosser Bedeutung. In ländlichen Gebieten wie Herisau und den beiden Appenzell nehmen dabei die Strassen eine zentrale Rolle ein. Vor allem auch in Bezug auf die Streusiedlungen die man nicht oder nur teilweise direkt an den ÖV-Verkehr anschliessen kann. In den ländlichen Kantonen ist das Fortkommen nur mit Mischformen von motorisiertem Individualverkehr, Langsamverkehr und ÖV möglich.

Eine Vernetzung mit den raumplanerischen Strategien und weiteren Aspekten des Bundes ist bei solchen Investitionsprogrammen sinnvoll und nötig. Die Ostschweiz und speziell das Appenzellerland ist ein gutes Beispiel für den haushälterischen Umgang mit Kulturland. Die direkte Verbesserung der Lebensqualität durch den Zubringer

Appenzellerland ist auch eine wichtige Voraussetzung für den Erhalt dieser Streusiedlungen und der angestrebten Innenverdichtung durch Bund, Kantone und Gemeinden.

Ebenfalls sind bei einem Strassenprogramm auch der ÖV und der Langsamverkehr einzubeziehen. In einem Gesamtmobilitätskonzept, bestehend aus diesen unterschiedlichen Verkehrsformen, würden nämlich die Herausforderungen des Appenzellerlandes noch deutlicher aufgezeigt. Früher wurden noch Güter via Appenzeller Bahnen und Südostbahnen transportiert. Diese Transporte wurden bereits vor Jahren auf die Strasse verlagert. Die Hälfte der 20 Gemeinden in Appenzell Ausserrhoden verfügt über keinen Schienenanschluss und die ÖV-Erschliessung erfolgt via Regiobus AG, Publicar und Postauto AG. Das gleiche gilt für die Feinerschliessung in Herisau, Gossau SG und den restlichen Gemeinden im Appenzellerland. Ein Grossteil des öffentlichen Verkehrs passiert also ebenfalls auf den Strassen. Das Appenzellerland, die Gemeinde Herisau sowie die Stadt Gossau müssen vom Durchgangsverkehr entlastet werden, die Lärm- und Abgasemissionen verringert, die Verkehrssicherheit erhöht, ein sicherer Fuss- und Veloverkehr gefördert und ein stabilerer Fahrplan für den öffentlichen Verkehr auf der Strasse ermöglicht werden.

Der Föderalismus wird in der Schweiz sehr hoch gehalten. Trotzdem hat das Appenzellerland keinen Meter SBB und keinen Meter Autobahn und es scheint, dass Bern vergessen hat, dass wir seit 509 Jahren Teil der Eidgenossenschaft sind. Investitionen ausschliesslich in den grossen Städten und Agglomerationen lehnen wir entschieden ab, weil dies genau dem Föderalismus widerspricht. Die Bedürfnisse in den Regionen abseits der grossen Städte werden dadurch nicht mehr berücksichtigt und der Zusammenhalt in der Schweiz wird gefährdet. Herisau, Gossau SG und das Appenzellerland im Allgemeinen und die Bevölkerung in den direktbetroffenen Gebieten im Speziellen leiden sehr an der momentanen Situation. Wir laden die zuständige Departementsvorsteherin gerne ein, sich ein Bild vor Ort zu machen und den Menschen zu erklären, dass es hier lediglich einen „eher geringen Problemdruck“ gibt. Sorge um die Gesundheit und die Kinder auf dem Schulweg sind ernst zu nehmen. Auch wenn für den Bund die Probleme des Appenzellerlandes weit weg sind, so dürfen wir doch erwarten, dass auch diese gelöst werden. Ansonsten wäre die Überführung der Strasse N25 vom Kanton an den Bund ein Fehler mit falschen Versprechen gewesen und würde uns weiterer Entwicklungsmöglichkeiten berauben.

Durch diese Überlegung sind die PU AR sehr enttäuscht, dass der Zubringer Appenzellerland nicht im aktualisierten STEP Nationalstrassen erscheint, nicht einmal im Realisierungshorizont 2040! Das ist ein Affront und für uns nicht akzeptabel. Aus Sicht von Herisau, Gossau SG, Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und deren Bevölkerung ist die Notwendigkeit einer Projektentwicklung klar gegeben und eine Aufnahme in den STEP des Ausbaus schritt 2023 gerechtfertigt. Dass wir auch bei dieser Entwicklungschance nicht berücksichtigt werden, macht uns traurig und lässt die Vermutung zu, dass die Appenzeller*innen für Bern nicht wichtig sind.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Nein, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau genügt nicht. Mit den begrenzten Mitteln können 7 Projekte, bei welchen ein Handlungsbedarf erkannt wird, vor allem aus finanziellen Gründen nicht verwirklicht werden. Weitere Projekte wie z.B. die Umfahrung Bivio werden gar nicht mehr verfolgt. Dies kann nicht der Anspruch des Bundes sein, zahlreiche Regionen mit ihren Problemen allein zu lassen. Auch darum nicht, weil durch den Übertritt der Strassen an den Bund auch keine eigenen Verbesserungen resp. diese nur noch erschwert möglich sind. Wir fordern deshalb eine Aufstockung der Mittel um mehr Projekte realisieren zu können.

4. Ist das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, das Gesamtprojekt des Zubringer Appenzellerland inkl. den Verbesserungen für Gossau SG muss in den STEP im Ausbaus schritt 2023 aufgenommen werden. Die PU AR sind sehr enttäuscht über die Absicht des Bundes, das Projekt „grundsätzlich zu überprüfen“. Die nun negativ ausgelegten Punkte wurden in den letzten Jahrzehnten immer wieder durch Untersuchungen, Studien und Prüfungen widerlegt. Der Bedarf ist ausgewiesen und die heute vorgeschlagene Linienführung ist sinnvoll. Eine nochmalige „grundsätzliche Überprüfung“ ist angesichts der Paletten an Dokumentationen, Unterlagen und Berichten und durch die aktuelle, ausgewiesene, emissionstechnisch und sicherheitstechnisch problembehaftete Verkehrssituation bei der Durchfahrt Herisau und Gossau SG nicht verständlich.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Ostschweiz ist zwar mit den Verbesserungen rund um den Anschluss St. Gallen vertreten. Andere, für die Ostschweiz ebenso wichtige Projekte wie die Thurtalstrasse (BTS/OLS) und der Zubringer Appenzellerland wurden aber nicht berücksichtigt. Die PU AR wiederholt an dieser Stelle, dass ein Verzicht auf den Zubringer Appenzellerland ein Affront für unsere Bevölkerung ist.

Der Bundesrat möchte den Zubringer Appenzellerland noch einmal umfassend prüfen und dem vorliegenden Lösungsansatz Alternativen gegenüberstellen. Er sieht zwar, dass in Herisau und Gossau SG Handlungsbedarf besteht, der Problemdruck scheint ihm im nationalen Vergleich aber eher gering. Der Planungsstand sei nicht mehr in allen Belangen aktuell. Nötige Anpassungen dürften zu Mehrkosten führen und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens negativ beeinflussen. Zudem beständen Zweifel an der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätzen des Bundes.

Aufgrund der mittlerweile jahrzehntelangen Vorgeschichte erachten wir diese Beurteilung als Ausrede, um aus politischen Gründen andere Engpässe prioritär zu behandeln. Dies ist für uns nicht akzeptabel und wir erlauben uns, ausführlich auf die ausgeführten Scheinargumente einzugehen, um ein Signal ans Bundeshaus zu senden, dass der Kanton Appenzell Ausserrhoden diese ungerechte Behandlung nicht akzeptiert.

Handlungsbedarf – eher geringer Problemdruck

Seit Jahrzehnten müssen Quartiere in Herisau und Gossau SG die entsprechenden Abgas- und Lärmimmissionen erdulden. Durch den Mehrverkehr ist diese Situation heute Alltag. Dies belastet die Lebensqualität sehr schwer. Die entsprechenden Liegenschaften werden nicht mehr ausreichend in Stand gehalten. Familien und junge Leute ziehen weg und fehlen als Fachkräfte für die lokale Wirtschaft. Der Umgehungsverkehr belastet auch die angrenzenden Gebiete.

Es wurden immer wieder verschiedenste Massnahmen zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagements erarbeitet und umgesetzt. Die Erfolge aus diesen Massnahmen wurden durch die Zunahme des Verkehrs wieder neutralisiert. Die aktuelle Problemstellung mit der planerischen und finanziellen Komplexität ist nur mit dem Wissen und der Power des ASTRA lösbar. Wir vertrauen darauf, dass das Departement, der Bundesrat und das eidgenössische Parlament uns nicht vergisst und uns unterstützt.

Planungsstand – technische Anpassungen, Mehrkosten, Wirtschaftlichkeit

Die PU AR sind überzeugt, dass das vorliegende Projekt eine gute Grundlage zur Aktualisierung bildet und durch das ASTRA, mit Hilfe der Kantone SG, AR und AI sowie den umfassenden Dokumentationen, Studien usw. relativ einfach auf einen Umsetzungsstand gebracht werden kann. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden hat seine Hausaufgaben auch mit den erfolgten Landkäufen und Planungen gemacht.

Bei der wirtschaftlichen Beurteilung des Zubringers Appenzellerland sind bedeutende Mehrwerte miteinzubeziehen. In den betroffenen Wohnquartieren in Herisau und Gossau SG können Entwicklungen erfolgen. Eine Studie und eine Umfrage bei Gewerbe und Industrie hatte 2020 ergeben, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung sehr hoch ist. Die Entwicklung beider Appenzeller Kantone und der Region muss vom Bundesrat im gesamtschweizerischen Kontext gewürdigt und unterstützt werden. Es kann nicht sein, dass wirtschaftliche Entwicklungen nur in schweizerischen Zentren und Ballungsräumen erfolgen dürfen und die Randgebiete vergessen werden. Das würde dem Föderalismus diametral widersprechen. Wenn das Mittelland und die Städte inkl. Agglomerationen weiter gefördert und zubetoniert werden, erhöht das den Druck an den Wochenenden und den Feiertagen auf die intakte Natur des Appenzellerlandes mit den Alpstein zusätzlich. Wir werden so zum Ballenberg, müssen den Abfall, den Lärm und die Abgase der Stadtbevölkerung erdulden, können uns aber nicht weiterentwickeln. Dies ist für Land und Leute nicht akzeptabel.

Bei den Mehrkosten hat auch der Bund einen massgeblichen Einfluss mit Anpassungen an Normen und Ausbaustandards sowie auf die Teuerung. Diese Begründung trifft also auf alle Projekte zu und ist kein Argument gegen den Zubringer Appenzellerland.

Variantenfächer – Kompatibilität mit verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätzen

Die Kantone St. Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Zubringer Appenzellerland ein Projekt zu den regionalen und lokalen Problemstellen vorgelegt. Es löst die Verkehrsprobleme in Herisau und Gossau SG und verbessert die Verkehrsanbindung eines grossen Teil des Appenzellerlandes. Eine Strassenführung durch Tunnels ist betreffend Lärm- und Abgasemissionen sehr gut und durch Luftfilteranlagen sind diese deutlich geringer, als wenn man die aktuell inakzeptable Situation belassen würde. Die erwähnten verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätze sind deshalb aus unserer Sicht ein schwaches und unbelegtes Argument.

Die heute vorliegende Variante verfügt über eine optimierte Linienführung mit dem kleinsten Flächenbedarf an intakter Natur. Den „Variantenfächer“ nochmals zu öffnen ist für die PU AR angesichts der umfangreichen Vorarbeiten – auch unter Einbezug des ASTRA – unverständlich.

Der öffentliche Verkehr ist durch die ungenügenden Situationen aktuell nur bedingt konkurrenzfähig. Für den Fuss- und vor allem den Veloverkehr gibt es keine angemessenen Platzverhältnisse und die Sicherheit ist dafür auf der gesamten Achse N25 ungenügend. Auch diese Tatsachen müssen berücksichtigt werden.

Allgemeine Überlegungen

Eine gute Erreichbarkeit auf Strasse und Schiene und eine angemessene Infrastruktur ermöglicht eine Entwicklung auch für Gebiete, die nicht in unmittelbarer Nähe zu den grossen Zentren liegen. Das Appenzellerland hat ein Recht auf diese Entwicklung und benötigt dafür die Unterstützung des Bundes durch die Aufnahme des Projekts Zubringer Appenzellerland zum STEP Ausbauschnitt 2023. Auch als Halbkantone gehören wir zu der Schweizer Eidgenossenschaft. Wir bitten Sie, dies zu berücksichtigen.

Nationalstrassen sind entscheidend, um die grossen Zentren, die Agglomerationen und die Randregionen miteinander zu verbinden. Dies ermöglicht die Erreichbarkeit von Wirtschaftsräumen in die eine und Freizeiträumen in die andere Richtung. Kantonshauptorte sind entsprechend besonders zu erschliessen. Diese Verbindungen sind auch eine Form des nationalen Zusammenhalts und ein regional ausgewogenes Nationalstrassennetz muss sichergestellt werden. Den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen muss Rechnung getragen werden, damit für das Appenzellerland als Berggebiet und Randregion eine befriedigende Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar, und die regionalpolitischen Aspekte müssen, neben den reinen Nutzungszahlen, ebenfalls berücksichtigt werden.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Dass der Zubringer Appenzellerland nicht im aktualisierten STEP Ausbauschnitt 2023 erscheint, nicht einmal im Realisierungshorizont 2040 ist ein Affront und für uns nicht akzeptabel. Mit dem Entscheid, das Projekt grundsätzlich und ausserhalb des STEP zu überprüfen, ist eine Lösung in den kommenden Jahren oder sogar Jahrzehnte nicht gesichert, ja gar unwahrscheinlich.

Die Folgen sind weiterhin Staus, Sicherheitsprobleme für Fussgänger und Velofahrer, Behinderung des ÖV-Verkehrs sowie eine zu hohe Lärm- und Schadstoffbelastung. Die Lebensqualität an den Durchgangsstrassen bleibt schlecht. Dies hat starke Auswirkungen auf die weitere Entwicklung eines Grossteils des Appenzellerlandes. Der Handlungsdruck besteht aus Sicht der PU AR schon seit langem und ist ausgewiesen. Deshalb fordern wir eindringlich, dass der Zubringer Appenzellerland in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen wird.

Wir bedanken uns für die wohlwollende Aufnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden

sig. Arlette Schläpfer, Verantwortliche Vernehmlassungen

Arbeitsgruppe der PU AR:

Ralf Menet, Margrit Müller, Alfred Wirz, Marc Wäspi, Hans-Peter Ramsauer, Ernst Messmer, Irene Hagmann



Per Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 29. April 2022

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbaus schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur An- passung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz: Stellungnahme SP Schweiz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

Inhalt der Vorlage

- *Mit dieser Vorlage unterbreitet der Bundesrat das **aktualisierte Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen**. Der Bundesrat hat die Erweiterungsprojekte, die für die Aufrechterhaltung der Funktionalität der Nationalstrassen notwendig sind, im STEP Nationalstrassen zusammengefasst. Die aus seiner Sicht prioritären Erweiterungen hat er dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Diese Vorhaben befinden sich schwergewichtig in den grossstädtischen Räumen, das heisst, sie lösen Probleme dort, wo der Handlungsdruck am grössten ist. Zudem leisten sie einen Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung dichter Siedlungsgebiete und ermöglichen die Umsetzung zusätzlicher Massnahmen zur Entlastung der Siedlungsgebiete vom motorisierten Individualverkehr (MIV).
Der Bundesrat schlägt vor, aus dem Realisierungshorizont 2030 folgende fünf Vorhaben dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen:*
 - a. Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl*
 - b. Schönbühl – Kirchberg*
 - c. 3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)*
 - d. Rheintunnel Basel*
 - e. 2. Röhre Fäsenstaubtunnel**Neu sollen drei vormals kantonale Vorhaben auf den NEB-Strecken ins STEP Nationalstrassen aufgenommen werden. Es handelt sich um folgende Vorhaben:*
 - f. Autobahnverbindung Bellinzona–Locarno*
 - g. Zürcher Oberlandautobahn*
 - h. die Umfahrung Netstal*
- *Gestützt darauf beantragt er einen **Verpflichtungskredit in der Höhe von 4.354 Mrd. Fr.** (Kostenstand 2020, exkl. MWST und Teuerung) für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschnittes 2023 und die Planung der übrigen Erweiterungsprojekte (sowie den damit zusammenhängenden Landerwerb).*
- *Weiter beantragt er einen **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027** für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen in der Höhe von **8.433 Mrd. Fr.** (nominal, 0,4 % Teuerung pro Jahr, inkl. MWST).*

Dies entspricht einem Finanzbedarf von 2.086–2.131 Mrd. Fr. pro Jahr. Der Löwenanteil entfällt mit Kosten von 1.113–1.139 Mrd. Fr. pro Jahr auf die Erhaltung der Nationalstrassen und ihrer technischen Einrichtungen. Die Anpassung der Anlagen an die aktuellen rechtlichen Vorschriften, die Normen und die Richtlinien erfordert bauliche Ergänzungen an der bestehenden Infrastruktur (Ausbau im Sinne von Anpassungen) im Umfang von 539–552 Mio. Fr. pro Jahr. Die verbleibenden 434–440 Mio. Fr. pro Jahr entfallen auf Massnahmen zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft und der Sicherheit des Nationalstrassennetzes, also auf den Betrieb.

- *Der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) aus dem Jahr 1960 sah vor, die N1 und die N3 mitten in der Stadt Zürich miteinander zu verbinden. Dieser Ansatz ist nicht mehr zeitgemäss und soll bereinigt werden. Der Bundesrat beantragt die dafür **nötige Anpassung des Netzbeschlusses** vorzunehmen.*

Grundsätzliche Bemerkungen der SP Schweiz

- Wir erachten die Pläne des Bundes für einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen als grundsätzlich verfehlt. In Zeiten, in denen der Verkehr seine Emissionen zur Erreichung der Klima- und Umweltziele massiv reduzieren muss, **sind neue Erweiterungen des Strassennetzes ganz prinzipiell abwegig** und höchstens noch sehr punktuell und stark evidenzbasiert vertretbar.
- **Primär auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und ähnlicher Entwicklungen zu setzen** wie dies im erläuternden Bericht zum Ausdruck gebracht wird, **reicht bei Weitem nicht aus**, um die Klima- und Umweltziele der Schweiz zu erreichen. Dies schon gar nicht, wenn gleichzeitig die Kapazitäten für Autostrassen – wie in den Vorlagen vorgesehen – noch weiter erhöht werden.
- Die gemäss erläuterndem Bericht massgebende Begründung für den Ausbauschnitt 2023, dass die Nationalstrassen beziehungsweise deren Ausbau «das nachgelagerte Strassennetz entlasten und damit Raum für die Förderung des öffentlichen sowie des Veloverkehrs schaffen» würden, ist pauschalisierend und bleibt völlig im Status quo des immer noch überwiegend auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichteten Verkehrssystem Schweiz verhaftet. **An der heutigen Bedeutung des MIV unvermindert festzuhalten ist jedoch weder verkehrs- und raumplanungspolitisch ein gangbarer Weg** (Platzbedarf und Zersiedelung würden weiter voranschreiten) **noch ist dies energie- und klimapolitisch eine ernstzunehmende Option** (ein komplett auf erneuerbare Antriebe umgestellter PW- und LKW-Fahrzeugpark im heutigen Ausmass ist in der Anschaffung sehr energie- und treibhausgasintensiv und danach im Betrieb auf ein kaum realisierbares Volumen an elektrischer Produktion angewiesen).
- Grundsätzlich liegt dem gewollten Ausbau der Nationalstrassen eine Herangehensweise, die einer selbsterfüllenden Prophezeiung gleichkommt: **Aufgrund prognostizierten Mehrverkehrs werden Infrastrukturen ausgebaut, welche diesen Mehrverkehr zu einem grossen Teil selbst induzieren**, anstatt dass – wie aus Klima- Umweltschutzgründen unbedingt angezeigt – alternative Massnahmen beschlossen werden, welche möglichem Mehrverkehr von Autos entgegenwirken. Diese verfehlt Wirkungskette gilt es verkehrspolitisch endlich zu überwinden.
- Über die gemachten grundsätzlichen Bemerkungen hinaus sind die mit dieser Vorlage präsentierten, im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms geplanten **konkreten Erweiterungsprojekte zu grossen Teilen auch aus regionaler verkehrspolitischer Sicht bedenklich**. So ist etwa in St. Gallen («Spange Güterbahnhof»), aber auch in Bern («Anschluss Wankdorf») der lokale Widerstand gegen die geplanten Erweiterungsprojekte gross. Und dies gerade deshalb, weil genau das Gegenteil der mit dieser Vorlage vorgeblich beabsichtigten Entwicklung befürchtet wird: Eine zusätzliche Belastung des städtischen Verkehrssysteme, und nicht deren Entlastung (siehe dazu auch unten).

- Die SP Schweiz kann daher dem mit dieser Vernehmlassung vorgeschlagenen Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen sowie dem entsprechend beantragten Verpflichtungskredit nicht vollständig zustimmen. Wir lehnen einige Ausbaupläne der Nationalstrassen des Ausbaus 2023, welche über den Ausbau im Sinne von Anpassungen hinausgehen, ab.
- Wir befürworten hingegen die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 sowie die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Erstere erklärtermassen, ohne über das Wissen zu verfügen, um die verschiedenen aufgelisteten Unterhalts-, Betriebs- und Anpassungsarbeiten beziehungsweise die dafür jährlich vorgesehenen Budgetposten im Detail beurteilen zu können.

Detaillierte Würdigung der Vorlage auf Basis des Fragebogens

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, aus folgenden Gründen:

- a) Wir lehnen gewisse Ausbauten im Sinne von Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutz ab (Begründung siehe Antwort auf Frage 2).
- b) Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse beschlossen worden sind, wie er nun in Vorlage 3 dem Parlament unterbreitet werden soll, lehnen wir aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen klar ab.
→ Wir fordern deshalb, den **Verpflichtungskredit von Vorlage 3 entsprechend um 300 Mio. zu kürzen** (dieser Betrag entspricht den Kosten «Projektierung und Landerwerb», vgl. erläuternder Bericht, S. 60) **und Bst. b von Art. 1 ersatzlos zu streichen**.
- c) Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbaustritten aufzuführen. Grundsätzlich stellen wir uns gegen die Umnutzung von Pannestreifen mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung der Nationalstrassen.
- d) Die im erläuternden Bericht aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz (Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Verträglichkeit und Biodiversität) und die dort aufgeführten Definitionen dieser Begriffe gehen zum Teil über die von Volk und Ständen beschlossene Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus (vgl. erläuternder Bericht, S. 21).

Die Ziele «Verfügbarkeit» und «Leistungsfähigkeit» lehnen wir in der im erläuternden Bericht definierten Form aus folgenden Gründen klar ab:

- Gemäss Zweckartikel des NAF-Gesetzes dienen die Mittel des Fonds «der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität» (Art. 2 Abs. 1 NAFG). Eine leistungsfähige Gesellschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind aber keine Synonyme.
- In Art. 83 der Bundesverfassung ist ausserdem von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer «täglichen und lückenlosen» Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen. In Art. 83 der Verfassung ist von «ausreichendem» Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Das Ziel des Wert- und Substanzerhalts für Nationalstrassen ist völlig ausreichend. Einen Ausbau lehnen wir entschieden ab.

Die Nationalstrassen-Ziele «Wert- und Substanzerhalt», «Sicherheit», «Wirtschaftlichkeit», «Verträglichkeit» und «Biodiversität» unterstützen wir hingegen und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel für das Nationalstrassennetz verstärkt auf diese Ziele auszurichten.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja:

- Wir beurteilen den erläuternden Bericht des Bundesrat als lückenhaft. Es fehlt ein Denken in verschiedenen Szenarien. Anstelle von rein angebotsseitigen Ausführungen zur Deckung einer angeblichen Nachfrage wäre der Bund in der Pflicht, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv zu beeinflussen, wie dies aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes dringend nötig ist.
Stattdessen wird im erläuternden Bericht die Notwendigkeit der geplanten Ausbauten der Nationalstrassen mit den Prognosen der Verkehrsperspektiven des UVEK begründet, denen wiederum alle Erweiterungsprojekte der Realisierungshorizonte 2030 und 2040 als realisiert hinterlegt sind (erläuternder Bericht, S. 11, Fussnote 7). Dieses unsinnige tautologische Vorgehen lehnen wir ab.
- Wir begrüssen grundsätzlich, dass im Erläuternden Bericht (S. 58) auf die Prüfung von Carpool-Lanes als eine der Massnahmen zur «effizienteren Nutzung des Bestehenden» verwiesen wird. Wir fordern aber diesbezüglich konkrete Massnahmen: wenn tatsächlich im Rahmen des STEP Nationalstrassen zusätzliche Autospuren gebaut werden, sollen diese zusätzlichen Spuren im Hinblick auf einen möglichst klimafreundlichen zukünftigen Verkehr für Autos mit mehreren Insassen reserviert werden.
- Wir stellen ausserdem fest, dass wir bei vielen mit dem Nationalstrassenbau eng zusammenhängenden Politikfeldern mit einem nicht akzeptierbaren Zustand konfrontiert sind. Der Bund hat die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die von ihm beschlossenen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. **Die Nationalstrassenplanung muss aktiv so gestaltet werden, dass gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können, insbesondere ...**
 - ... müssen gemäss Klimastrategie des Bundesrates bis spätestens 2050 Netto Null Treibhausgase erreicht werden und für den Sektor des (Land-)Verkehrs ist dies schon vor 2050 notwendig.
 - ... muss der Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 gesenkt werden kann (Art. 3 EnG).
 - ... muss das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik eingehalten werden, wonach die CO₂-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO₂-Verordnung).
 - ... müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV eingehalten werden.
 - ... müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV eingehalten werden.
 - ... muss das aktuell gültige Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr (GVVG) eingehalten werden.
 - ... müssen die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (Reduktionsziel von –50% Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990).
- Schliesslich muss der Bund auch respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden (meist aufgrund von Volksentscheiden) sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierende Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium dieser Gemeinden verzichten. Dies gilt insbesondere für:
 - kommunale Ziele zum Modal-Split
 - kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft
 - kommunale Netto-Null-Ziele von Städten (z.B. Winterthur 2040)
- Das Nationalstrassennetz soll ausschliesslich auf eine Art und Weise verändert werden, welche die Erreichung dieser gesetzlichen Ziele des Bundes und der Gemeinden erleichtert. Eine das Verkehrswachstum zumindest hemmende Nationalstrassenpolitik des Bundes ist deshalb dringend nötig.

- Auch die im Zweckartikel des NAF-Gesetzes festgelegten Bestimmungen sind unserer Ansicht nach nur ungenügend erfüllt worden. Das Nationalstrassenfonds-Gesetz sagt, dass Gelder aus der Strassenkasse NAF nur unter folgenden Bedingungen ausgegeben werden dürfen:
 - ... wenn eine Gesamtschau des Verkehrs vorliegt: Eine solche wurde beispielsweise in Bezug auf die Effekte des Ausbaus der Nationalstrassen auf den öffentlichen Verkehr (öV) im erläuternden Bericht dargelegt. Allerdings ist es für uns unverständlich, dass diese Abwägung zum Schluss kommt, dass «Eine gewisse Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs durch die strassenseitige Verbesserung [...] nicht ausgeschlossen werden [kann]» (erläuternder Bericht, S. 67f.) und trotzdem an einem fortschreitenden Ausbau der Nationalstrassen festgehalten wird. Mit einem solchen Vorgehen kann die anzustrebende Modalsplitverschiebung weg vom Auto- und hin zu mehr öV- und Langsamverkehr nicht erreicht werden.
 - ... wenn wirkungsvolle Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorgezogen werden: Hier sind aus unserer Sicht Massnahmen zur Verkehrsvermeidung wie beispielsweise die Attraktivitätssteigerung von Homeoffice einem Nationalstrassenausbau vorzuziehen.
 - ... wenn der Schutz der Umwelt beachtet wird: Diesem Aspekt wird aus unserer Sicht klar zu wenig Rechnung getragen: So ist beispielsweise besonders stossend, dass die Spurerweiterung zwischen Wankdorf, Schönbühl und Kirchberg einen weiteren Flächenverbrauch zur Folge hat (erläuternder Bericht, S. 56).
 - ... wenn die Erschliessung von Berggebiete oder Tourismusregionen verbessert wird: Dies erscheint uns bei den aktuellen Ausbauprojekten in Basel, St. Gallen, Bern und Schaffhausen nicht der Fall zu sein.

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

- Wir unterstützen den Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen – allerdings mit Ausnahme der Ausgaben für die Umnutzung von Pannestreifen (siehe Kommentar zu Frage 1).
- Insbesondere begrüssen wir die Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur, sowie Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung von Anwohner:innen der Nationalstrassen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

- In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekten ist das Programm unseres Erachtens vollständig; es sollen keine weiteren Projekte hinzugeführt werden.
- In Bezug auf die vorgeschlagenen Projekte ist die Projektliste nicht vollständig, sondern unseres Erachtens überladen (siehe Kommentare zu «Ausbauschnitt 2023»).

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- Ausbauschnitt 2023: siehe Kommentare zu den einzelnen Projekten unten.
- Realisierungshorizonte: Zu den Projekten die gemäss aktuellem Stand der Planung dem «Realisierungshorizont Weitere Ausbauten 2030», «Realisierungshorizont 2040» oder den «Weiteren Realisierungshorizonten» zugeordnet sind, werden wir uns zu einem späteren Zeitpunkt äussern – spätestens, wenn deren Planung hinreichend fortgeschritten ist, so dass Kredite notwendig werden.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse BTS (unter «Vorhaben, die der Bund grundsätzlich überprüft»¹)

- Entsprechend der anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung. Gegen den Bau der BTS sprechen folgende Punkte:
 - Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss dem neusten Planungsstand betragen die Kosten über 1.6 Mrd. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.
 - Umweltschutz und Kulturlandverbrauch: Die BTS führt im zu einem enormen Verbrauch an Kulturland. Die Nachteile für die Landwirtschaft wie auch die Biodiversität des Thurgaus stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen der BTS.
 - Kein grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme sicher nicht im Thurgau liegen. Die Probleme im Thurtal liegen beim regionalen Ziel- und Quellverkehr.
 - Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs massgeblich.
 - Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurtalstrecke würde dazu führen, dass noch mehr Autos Richtung Winterthur und Zürich fahren und dort noch mehr Staus verursachen.
 - Die Konkurrenzierung des öV: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen.
- Verbesserungswürdig ist im Thurtal:
 - Die Lärm- und Luftbelastung: Die Belastung durch Lärm und Abgase ist in einzelnen Gemeinden des Thurtals recht hoch. Diese Probleme müssen mit punktuellen Massnahmen gelöst werden.
 - Die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Auch dieses Problem kann mit an die Umgebung angepassten Projekten besser gelöst werden als mit einer Hochleistungsstrasse. Sichere Velowege und Fussgängerübergänge sind gefragt.
- Nicht zu vergessen ist, dass der Bau einer BTS auch den Bau einer Anschlussstrasse nach Kreuzlingen (OLS) zur Folge hätte, welche das Erholungsgebiet des östlichen Seerrückens stark in Mitleidenschaft ziehen würde.

Zum Projekt «Lugano-Süd – Mendrisio» (unter «Konkretisierung weiterer Erweiterungsprojekte im Rahmen von generellen Projekten»)

- Wir sind mit den Wartungsarbeiten einverstanden, die bereits auf diesem Abschnitt, in den Tunnels und anderswo durchgeführt werden.
- Andererseits sind wir gegen die Ausweitung der A2 auf diesem Abschnitt.
- Wir sind zudem enttäuscht, dass der Bundesrat die Lösung für zielführend hält und in Anbetracht des Projektfortschritts sogar beschlossen hat, die Arbeiten vom Zeithorizont 2040 auf den Zeithorizont 2030 zu verschieben. Dies, ohne die Bedenken und Einwände der Bevölkerung, der Umweltverbände, einiger Gemeinden und Parteien zu berücksichtigen.
- Die Probleme auf dem betreffenden Autobahnabschnitt treten vor allem in nördlicher Richtung zwischen 7.00 und 8.30/9.00 Uhr und in südlicher Richtung zwischen 17.00 und 18.30 Uhr auf. Dies aufgrund des Pendlerverkehrs, der sich zu mehr als der Hälfte aus Grenzgän-

¹ Sieben Vorhaben der Kantone betreffen Abschnitte mit einem relevanten Problemdruck. Die Vorhaben sind teils veraltet oder es bestehen Zweifel am gewählten Lösungsansatz, an der Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes oder an der Wirtschaftlichkeit. Auf diesen Abschnitten wird der Bund den Variantenfelder noch einmal öffnen und zusammen mit den betroffenen Kantonen, Regionen sowie Gemeinden grundsätzliche Alternativen prüfen. (Erl. Bericht, S. 41 ff.)

ger:innen zusammensetzt. Wir sind der Meinung, dass die Möglichkeiten zur Verringerung des Verkehrsaufkommens während der Hauptverkehrszeiten nicht voll ausgeschöpft werden: Die Massnahmen sollten mit grösserer Überzeugung und mit mehr Mitteln umgesetzt werden, einschliesslich finanzieller Anreize, wie z.B. Werksverkehr, Carsharing und Parkplätze an der Grenze (Italien).

Ausbauschnitt 2023 - Kommentare zu den einzelnen Projekten

a. Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl (Bern, N1)

b. Schönbühl – Kirchberg (Bern; N1)

- **Grundsätzliche Haltung:** Die beiden Erweiterungsprojekten im Grossraum Bern sehen einen massiven Kapazitätsausbau vor. Die Bezeichnung des Projektes als «Engpassbeseitigung» scheint uns daher etwas irreführend, da die Kapazitäten auf einer längeren Strecke ausgebaut werden sollen. Dieser massive Kapazitätsausbau würde nebst der Verbesserung der verkehrlichen Situation viele Nachteile mit sich bringen, die aus unserer Sicht in der vom Bundesrat vorgenommenen Kosten-Nutzen-Analyse zu wenig berücksichtigt worden sind:
 - So führt die **enorme Flächenbeanspruchung** («Bei der Spurerweiterung zwischen Wankdorf, Schönbühl und Kirchberg ist ein Bodenverbrauch unvermeidbar»; erläuternder Bericht S. 56) durch zusätzliche Fahrspuren zu **mehr Bodenversiegelung** und hat negative Auswirkungen auf das Grundwasser sowie auf die Landschaft. Die mit dem Ausbauprojekt einhergehende, zusätzliche Bodenversiegelung ist mit der Bodenstrategie des Bundesrates nicht vereinbar.
 - Zudem führt die dadurch generierte höhere Verkehrsleistung wiederum zu **stärkeren Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen** sowie grundsätzlich zu einem **höheren Energieverbrauch**.
 - Auch werden durch das Projekt **sehr grosse Mengen an Ressourcen verbraucht**. Diese provozieren über den gesamten Lebenszyklus bei deren Produktion (Abbau, Verarbeitung), Instandhaltung als auch Entsorgung nicht nur einen enormen CO₂-Ausstoss, sondern auch einen hohen Energieverbrauch.
 - Kapazitätsausbauten dieser Dimension scheinen des Weiteren **schwierig vereinbar mit der Klimastrategie 2050**, in der sich der Bundesrat zum Ziel gesetzt hat, die **Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null** zu senken. Angesichts der Tatsache, dass im Jahr 2019 der Strassenverkehr für rund 32% der CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich war, zielen derartige Infrastrukturvorhaben, die zweifelsfrei mehr Verkehr zur Folge haben werden, in die falsche Richtung.
- **Folglich spricht sich die SP Schweiz klar gegen einen weiteren Kapazitätsausbau des Nationalstrassennetzes in Bern-Nord und somit gegen die beiden Vorhaben aus.** Die beiden Erweiterungsprojekte *a. Wankdorf-Schönbühl* und *b. Schönbühl-Kirchberg* sollen im Ausbauschnitt 2023 nicht freigegeben werden. Stattdessen soll der Bund zuerst die Frage der Zweckmässigkeit einer Engpassbeseitigung im Rahmen Bern-Nord auf die Resultate einer Gesamtverkehrsbetrachtung in der Region Bern-Mittelland abstützen und damit auch seine eigenen Priorisierungsvorgaben für Erweiterungsprojekte berücksichtigen. Denn im erläuternden Bericht ist auf S. 48 als Kriterium zur Priorisierung unter anderem Folgendes erwähnt: «Abstimmung mit nachgelagertem Verkehrsnetz: Höher eingestuft werden Erweiterungsprojekte mit guten Lösungen für die Überbrückung der Schnittstelle zwischen der Nationalstrasse und dem nachgelagerten Verkehrsnetz. In Frage kommen dafür beispielsweise Verkehrsdrehscheiben.»

c. 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) (St. Gallen; N1)

- **Grundsätzliche Haltung:** Für uns ist die Verknüpfung der Spange Güterbahnhof mit der 3. Röhre Rosenbergstunnel in der Vorlage funktional nicht nachvollziehbar. Wir fordern deshalb eine **Trennung dieser Bauvorhaben**, um der zunehmenden Integration des städtischen Verkehrsnetzes mit der Nationalstrasse entgegenzuwirken. Damit könnte ausserdem die Sanierung der Stadtautobahn zügig vorangetrieben werden.

- Spange Güterbahnhof: Wir lehnen die Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen durch die Spange Güterbahnhof ab.** Es sprechen sowohl verkehrspolitische, ökologische wie auch städtebauliche Gründe dagegen. In ihrer Summe stellen die Pläne eine Übervorteilung des MIV gegenüber dem öV und dem Langsamverkehr dar und verhindern somit die Förderung zukunftsfähiger Verkehrsträger. Die Spange Güterbahnhof würde die St. Galler Innenstadt mit erheblichem Mehrverkehr belasten. Bereits angestossene Massnahmen zur Verkehrsreduktion würden sabotiert und Umlagerungsziele für Jahrzehnte verhindern – mit erheblichen Kosten für die Bevölkerung und die Umwelt. Auch die Tatsache, dass ein grosser Teil des Güterbahnhofsareals – eines der wichtigsten, zentrumsnahen Entwicklungsgebieten in der St. Galler Innenstadt – für einen Autobahnanschluss verbaut werden soll, ist aus städtebaulicher Sicht untragbar und widerspricht der Zielsetzung, St. Gallen als lebenswerte, urbane Stadt zu stärken. Darüber hinaus blockiert die Umsetzungsphase eine Entwicklung des Gebiets für Jahrzehnte. Gemäss städtischem Richtplan steht das Areal mit einer Fläche von mehr als zwei Hektaren als Standort für eine Neunutzung und Umstrukturierung zur Verfügung. Das Gebiet soll mit Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen als Teil des Stadtzentrums mit hoher Dichte gemischt genutzt werden. Auch soll ein neuer grösserer öffentlicher Platz und Raum für die Kultur angelegt werden. Des Weiteren würde der mit dem Projekt Spange Güterbahnhof verbundene massive Ausbau der Strassenverbindung Richtung Teufen die kürzlich stark verbesserte Verbindung der S-Bahn Richtung Appenzell (mit besseren schnelleren Verbindungen und besserem Rollmaterial) direkt konkurrenzieren und läuft somit verkehrspolitischen Zielen zuwider. (Für weitere Argumente gegen die Spange Güterbahnhof verweisen wir auf die Stellungnahme der SP Stadt St.Gallen).

d. Rheintunnel Basel (BS und BL; N2)

- Grundsätzliche Haltung: Dieses Projekt unterstützen wir.** Obwohl es eine Erweiterung der Kapazität der Nationalstrassen in Basel-Stadt bedeutet, ist es doch die beste Lösung für die Entlastung der Siedlungsgebiete in Basel, die für die Bevölkerung tragbar ist. Wir machen aber darauf aufmerksam, dass parallel dazu entsprechende oberirdische Begleitmassnahmen umgesetzt werden müssen (Rückbau der Osttangente und damit verbunden eine Umnutzung der Strassenfläche). In den bzw. für die Quartiere muss eine gleichwertige Entlastung erfolgen.

e. 2. Röhre Fäsenstaubtunnel (Schaffhausen; N4)

- Grundsätzliche Haltung: Wir unterstützen die zweite Röhre im Fäsenstaubtunnel** aus folgenden Gründen: Damit kann während den Spitzenverkehrszeiten ein Verdrängen des Binnen- und Ziel-Quellverkehrs auf das städtische Strassennetz verhindert werden. Zudem wird die Verkehrssicherheit auf der Nationalstrasse mit einer zweiten Tunnelröhre stark verbessert. Des Weiteren werden damit die Voraussetzungen geschaffen, um langfristig die bestehende Tunnelröhre sanieren zu können (eine Sanierung steht zwischen 2030 und 2040 an). Denn eine Sanierung ist unter Betrieb nicht möglich. Letztlich werden mit dem Ausbau der Nationalstrasse Umleitungen durch die Stadt vermieden. Dadurch ergeben sich Chancen zur gestalterischen und verkehrsbetrieblichen Aufwertung der Nord-Süd Achse Fulachstrasse / Ebnatstrasse – Bachstrasse zugunsten des Langsamverkehrs (flankierende Massnahmen).

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Claudia Alpiger
Politische Fachsekretärin



SP Arbon

ASTRA

28. April 2022

Felix Heller
Präsident SP Arbon
Bahnhofstrasse 13
9320 Arbon

26. April 2022

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

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

Die SP Arbon nimmt dankend die Möglichkeit wahr, sich zur Botschaft des Bundesrates vom 26.1.22 betreffend Nationalstrassen vernehmen zu lassen.

Die SP Arbon begrüsst, dass der Bund alle Projekte des Nationalstrassennetzes und deren mögliche Erweiterungen der gleichen Methodik unterzogen hat. Wir teilen den Grundsatz, dass die Prioritäten auf Kapazitätserweiterungen gelegt werden, welche schweizweit betrachtet wirklich von Relevanz sind. In Bezug auf die BTS bestätigt dieser Ansatz unsere grundsätzlichen Bedenken, die wir seit Beginn den BTS-Planungen gegenüber vorgebracht haben. Zudem hat sich die Klimaproblematik seit Planungsbeginn der BTS verschärft. Auch dies spricht nicht für die Realisierung der BTS. Wir möchten Sie deshalb bestärken, die BTS in dieser Form nicht zu bauen.

Dass es auf der Strecke von Arbon nach Frauenfeld verkehrstechnische Probleme gibt, ist uns durchaus bewusst. Allerdings glauben wir, dass diese mit gezielten lokalen Projekten zur Erhöhung der Sicherheit und zum Schutz der Anwohnenden vor Lärm und weiteren Emissionen gelöst werden können. Dies hätte wesentlich tiefere Kosten zur Folge und wäre insbesondere umweltverträglicher und mit weniger Kulturlandverlust realisierbar.

Wir erlauben uns, die Vernehmlassung nur in Bezug auf die für uns direkt relevanten Teile zu formulieren.

Die Fragen der Vernehmlassung beantworten wir auf den Kanton Thurgau bezogen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Die Kriterien sind sachgerecht aufgeführt und angewendet.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja. Wichtig ist auch uns der Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Die Einteilung in die verschiedenen Realisierungshorizonte ist stimmig.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Für uns stimmt diese Zuteilung.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurthal-Strasse BTS

Entsprechend der anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung.

Gegen den Bau der BTS sprechen:

- Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss dem neusten Planungsstand betragen die Kosten über 1.6 Mrd. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000–17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzen-Verhältnis.
- Umweltschutz und Kulturlandverbrauch: Die BTS führt zu einem enormen Verbrauch an Kulturland. Die Nachteile für die Landwirtschaft wie auch die Biodiversität des Thurgaus stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen der BTS.
- Kein grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme sicher nicht im Thurgau liegen. Die Probleme im Thurthal liegen beim regionalen Ziel- und Quellverkehr.
- Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs massgeblich.
- Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurthalstrecke würde dazu führen, dass noch mehr Autos Richtung Winterthur und Zürich fahren und dort noch mehr Staus verursachen.
- Die Konkurrenzierung des ÖV: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen.

Verbesserungswürdig ist im Thurthal:

- Die Lärm- und Luftbelastung: Die Belastung durch Lärm und Abgase ist in einzelnen Gemeinden des Thurtals recht hoch. Diese Probleme müssen mit punktuellen Massnahmen gelöst werden.
- Die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Auch dieses Problem kann mit an die Umgebung angepassten Projekten besser gelöst werden als mit einer Hochleistungsstrasse. Sichere Velowege und Fussgängerübergänge sind gefragt.

Nicht zu vergessen ist, dass der Bau einer BTS auch den Bau einer Anschlussstrasse nach Kreuzlingen (OLS) zur Folge hätte, welche das Erholungsgebiet des östlichen Seerückens stark in Mitleidenschaft ziehen würde.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Felix Heller, Präsident SP Arbon

Alex Granato
Dorfstrasse 1
8583 Götighofen
Tel. 071 642 18 07
granato.alex@bluewin.ch

Sozialdemokratische Partei
Bezirk Weinfelden



Alex Granato, Dorfstrasse 1, 8583 Götighofen

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

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

24. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP Bezirk Weinfelden bedankt sich für die Möglichkeit, sich zur Botschaft des Bundesrates vom 26.1.22 betreffend Nationalstrassen vernehmen zu lassen.

Die SP begrüsst, dass alle untersuchten Netzteile, inklusive NEB-Strecken, der gleichen Methodik (EBeN-Handbuch, 21) unterzogen wurden. Sie teilt den Ansatz, auf Kapazitätserweiterungen zu fokussieren, welche schweizweit betrachtet wirklich von Relevanz sind. Dieser wissenschaftlich-rationale Zugriff bestätigt deutlich die grundsätzlichen Bedenken, welche die SP seit Planungsbeginn gegenüber der BTS vorgebracht hat. Die SP bestärkt das Astra, die BTS in dieser Form nicht zu bauen, den Thur-Korridor aber einer umweltsensiblen Überprüfung zu unterziehen. Aus raumplanerischen, verkehrlichen und finanziellen Gründen unterstützen wir dies mit Nachdruck.

Unsere Vernehmlassung fällt bewusst kurz aus. Zwei grundsätzliche Feststellungen voran:

- Die SP begrüsst, dass der Bund nicht bereit ist, «Wirtschaftsförderung» mittels neuer Hochleistungsstrassen zu betreiben. Hierfür stehen bekanntlich effektivere Mittel und deutlich weniger umweltschädliche Instrumente zur Verfügung. Dazu im Anhang die tiefergreifenden Ausführungen von Dr. Marcel Bühler.
- Die SP nimmt wohlwollend zur Kenntnis, dass der Bund die sich beschleunigt verändernden Entscheidungsgrundlagen (Klimakrise, fortschreitende Abnahme von Biodiversität und Artenvielfalt, Kulturlandverlust) zunehmend stärker gewichtet. Was beim Entscheid betreffend Grossprojekt BTS, vor zehn Jahren in einer sehr speziellen Volksabstimmung angenommen, besonders ins Gewicht fallen muss.

Die Fragen der Vernehmlassung beantworten wir auf den Kanton Thurgau bezogen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Die Kriterien sind sachgerecht aufgeführt und angewendet.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja. Wichtig ist auch uns der Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Die Einteilung in die verschiedenen Realisierungshorizonte ist stimmig.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Für uns stimmt diese Zuteilung.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Entsprechend der anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung.

Gegen den Bau der BTS sprechen:

- *Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss dem neusten Planungsstand betragen die Kosten über 1.7 Mrd. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.*
- *Umweltschutz und Kulturlandverbrauch: Die BTS führt im zu einem enormen Verbrauch an Kulturland. Die Nachteile für die Landwirtschaft wie auch die Biodiversität des Thurgaus stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen der BTS.*
- *Kein grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme sicher nicht im Thurgau liegen. Die Probleme im Thurtal liegen beim regionalen Ziel- und Quellverkehr.*
- *Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs massgeblich.*
- *Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurtalstrecke würde dazu führen, dass noch mehr Autos Richtung Winterthur und Zürich fahren und dort noch mehr Staus verursachen.*
- *Die Konkurrenzierung des ÖV.: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen. Verbesserungswürdig ist im Thurtal:*
- *Die Lärm- und Luftbelastung: Die Belastung durch Lärm und Abgase ist in einzelnen Gemeinden des Thurtals recht hoch. Diese Probleme müssen mit punktuellen Massnahmen gelöst werden.*
- *Die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Auch dieses Problem kann mit an die Umgebung angepassten Projekten besser gelöst werden als mit einer Hochleistungsstrasse. Sichere Velowege und Fussgängerübergänge sind gefragt.*

Nicht zu vergessen ist, dass der Bau einer BTS auch den Bau einer Anschlussstrasse nach Kreuzlingen (OLS) zur Folge hätte, welche das Erholungsgebiet des östlichen Seerückens stark in Mitleidenschaft ziehen würde.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse.



Alex Granato
Präsident SP Bezirk Weinfelden

Anhang:

«BTS und wirtschaftliche Entwicklung im Thurgau» von Dr. Marcel Bühler

BTS und wirtschaftliche Entwicklung im Thurgau:

Politische Entscheide, Fake-News, Fakten und Nachhaltigkeit bei der Verkehrsplanung

Alle Thurgauer Regionen sind an das Schweizer Nationalstrassennetz angeschlossen, dennoch behaupten BTS-Befürworter, der Thurgau werde abgehängt, wenn die BTS nicht gebaut werde. Die Verkehrsinfrastruktur ist einer von vielen Standortfaktoren für die Unternehmen. Der Neubau der N7 von Frauenfeld nach Kreuzlingen hat keinen zusätzlichen Entwicklungsimpuls für die betroffenen Regionen ausgelöst. Dies haben Untersuchungen gezeigt. Die Behauptung, der Oberthurgau werde ohne BTS von der kommenden wirtschaftlichen Entwicklung abgehängt, kann nicht belegt werden und widerspricht zudem den gemachten Erfahrungen mit Bau der N7.

Wird der Thurgau abgehängt?

Die Regionen Frauenfeld und Kreuzlingen sowie der Hinterthurgau sind seit Jahrzehnten an das Schweizer Autobahnnetz angeschlossen. Auch der Oberthurgau hat Richtung Osten und Süden über die N23 einen direkten Autobahnanschluss. Das Projekt BTS betrifft nur wenige Teile des Thurgaus, die alle jetzt schon einen direkten oder indirekten Zugang zum Schweizer Autobahnnetz haben. Die Behauptung „der Thurgau“ – also der ganze Thurgau - werde abgehängt, ist falsch und eine Fake-News. Sie entspricht einer verkehrspolitischen Vorstellung aus dem letzten Jahrhundert.

Mit welchen Fakten argumentiert der Bund

Der Entscheid des Bundes über die BTS ist in einem ausführlichen Bericht¹ und 5 Factsheets (Faktenblätter) enthalten. Folgende Kriterien werden in den Factsheets ausführlich entwickelt:

1. Verkehrliche Entwicklung auf den Nationalstrassen und Engpässe:
Auf den Thurgauer Nationalstrassen gibt es keine Engpässe und Problemstufen
2. STEP Nationalstrassen: Planungsschritte und Prioritäten:
Erweiterungsprojekte wie die BTS wurden umfassend beurteilt und einheitlich bewertet mit einer Kosten-Nutzen-Analyse, einer Kosten-Wirksamkeitsanalyse und einer qualitativen Analyse. Zusätzliche Kriterien wurden in der Phase 2 berücksichtigt: Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck (Beseitigung von gravierenden Engpässen), Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen, sowie weitere Kriterien wie z.B. der Projektierungsstand
3. STEP Nationalstrasse: Projekt und Nutzen
Die BTS ist nicht im Ausbauprogramm mit Realisierungshorizont 2040 enthalten. Im Bericht des Bundes ist folgende Begründung für den Entscheid des Bundesrats enthalten:

Der Bundesrat teilt die Ansicht, dass auf der N23 Probleme bei der Verträglichkeit und der Funktionalität bestehen. Im nationalen Vergleich sind die Probleme aber insgesamt gering. Das Vorhaben zieht einen hohen Flächenbedarf nach sich, bedingt – trotz umfassender Anstrengungen zur Erhöhung der Verträglichkeit – beträchtliche Eingriffe in die Landschaft und verursacht im Vergleich zum erzielten Nutzen sehr hohe Kosten. In der Summe bestehen Zweifel an der Kompatibilität des Vorhabens mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes. Der Bundesrat sieht deshalb von der Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen ab.

Es ist aber unbestritten, dass auf der N23 Handlungsbedarf besteht. Die bestehenden Probleme müssen vertieft analysiert und entschärft werden. Dabei wird der Bund den Lösungsfächer noch einmal umfassend öffnen, auch

¹ STEP Nationalstrassen erläuternder Bericht 26.01.2022 (Bericht STEP) sowie Factsheets 1-5 ASTRA 2022, <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/weiterentwicklung.html>

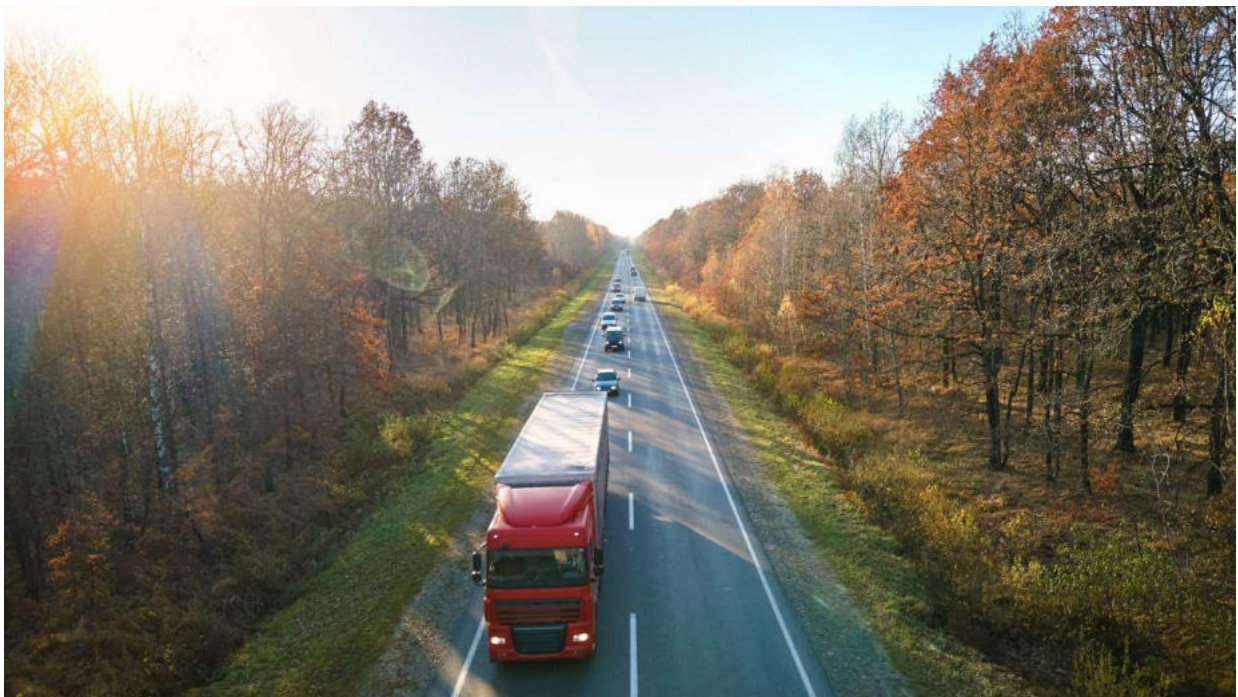
grundsätzliche Alternativen in die Überlegungen miteinbeziehen und diese dem vorliegenden Lösungsansatz des Kantons Thurgau gegenüberstellen. (Bericht STEP, S. 41)

Die Untersuchungsergebnisse werden im Bericht folgendermassen zusammengefasst:

„Aus nationaler Sicht weist der Abschnitt in Bezug auf die Funktionalität bis auf die bestehende Umfahrung von Arbon (gravierend) und die Ortsdurchfahrt von Weinfeldern (mittel) keine, oder nur geringe Probleme auf. Die Verkehrsbelastung weist auf weiten Strecken keine kritische Grösse für eine Verkehrsentflechtung auf. Hingegen bestehen auf längeren Abschnitten mittlere und punktuell auch grössere Probleme mit der Verträglichkeit. Diese betreffen vor allem die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze. Auch bezüglich Sicherheit bestehen punktuell grössere Probleme. In der Summe und gemessen an der gesamten Sanierungsstrecke resultiert aus nationaler Sicht ein geringer Problemdruck. Diese Einschätzung differiert wesentlich zu jener des Kantons, der die Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten und bei den grossen Kreuzungsstellen sowie die bestehende Verbindungsqualität zu den Zentren als untragbar erachtet. (Bericht STEP, S. 87/88)

Für die BTS müsste der Bund den Hauptteil der Baukosten von 1,712 Milliarden CHF übernehmen (aktuelle Kostenschätzung des Kantons). Für den Entscheid, ob die BTS in das Ausbauprogramm 2040 aufgenommen wird, hat der Bund die verschiedenen kantonalen Projekte verglichen. In diesem Vergleich schneidet die BTS so schlecht ab, dass der Bundesrat dem Parlament empfohlen hat, die BTS nicht in das Ausbauprogramm 2040 aufzunehmen. Der Problemdruck wird im Vergleich zu den anderen Projekten in der Schweiz als gering bezeichnet, namentlich in Bezug auf die Verkehrsbelastung. Die Nachteile der BTS werden im Bundesratsentscheid klar genannt: beträchtliche Eingriffe in die Landschaft und zu hohe Kosten im Vergleich zum erzielten Nutzen. Der Thurgau ist bereits heute an das Schweizer Nationalstrassennetz angeschlossen, der zusätzliche Ausbau und Anschluss mit der BTS ist im gesamtschweizerischen Vergleich zu teuer, hat ein zu geringes Verkehrsaufkommen und bewirkt zu starke Eingriffe in die Landschaft. Bundesrat und Bundesamt für Strassen (ASTRA) wollen den Thurgau nicht abhängen, er ist vielmehr bereit, bestehende, lokale Probleme wie die Umfahrung von Arbon oder die Ortsdurchfahrt von Weinfeldern vertieft zu untersuchen.

Der Strassenverkehr wird von den Teilnehmenden oft emotional wahrgenommen. Die IHK-Thurgau verwendet bei ihrer kritischen Stellungnahme zum BTS-Entscheid des Bundesrats das folgende Foto:



Auf dem Foto verkehren auf einer Länge von 1 - 1,5 km 3 LKW's und 10 PKW's – im Thurgau mag das viel Verkehr sein, aber gesamtschweizerisch ist dieses Verkehrsaufkommen gering. Das Foto

belegt die Hauptgründe für die Ablehnung der BTS durch Bundesrat und Bundesverwaltung. Jede Strasse zerschneidet die Landschaft und bewirkt Eingriffe in die Natur. Die finanziellen Mittel des Bundes sind begrenzt, er kann nicht überall Strassen bauen. Priorität hat auf der Bundesebene die Beseitigung der Verkehrs-Engpässen – es gibt für den Bund im Oberthurgau zu wenige Engpässe.

Was bringt die BTS für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberthurgaus?

Wird der Oberthurgau ohne BTS in den nächsten Jahrzehnten von der wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz abgehängt, wie die Oberthurgauer Stadt- und Gemeindepräsidenten behaupten? Welche volkswirtschaftliche Bedeutung haben Nationalstrassen? Schweizer Nationalstrassen bilden ein dichtes Netz v.a. im Mittelland. An dieses ist der Oberthurgau bereits angeschlossen. Er ist nicht abgehängt, mit der BTS soll nur der Anschluss Richtung Westen ausgebaut werden. Die Auswertung der Verkehrszählungen des Bundes hat gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen dafür zu gering ist. Die bestehenden Anschlussmöglichkeiten sind ausreichend.

Die Stadt- und Gemeindepräsidenten behaupten, dass der Oberthurgau in den nächsten Jahrzehnten wegen der fehlenden BTS nicht mehr von der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes profitieren könne. Das ist eine gewagte Behauptung. Das Wirtschaftswachstum in einer Region wird von einem breiten Strauss von Faktoren (Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, politische Stabilität, Boden- und Liegenschaftspreise, Einkommen, Einwohnerzahlen, Steuerfuss sowie die Erreichbarkeit über Strassen und Schiene usw. beeinflusst). Wachstumstreiber für die Zukunft sind die neuen Technologien. Die Informationstechnologie mit dem WEB als Transporttechnologie sind wesentliche Elemente für das Wachstum. Für den Transport der Daten werden keine Strassen gebraucht, die Daten haben kein Gewicht. Das „Home Office“ während der Corona-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig diese neuen Technologien sind, die weitgehend unabhängig vom Strassennetz sind. Die Strassen sind ein wichtiger Teil für Infrastruktur. Die Behauptung, die BTS sei unabdingbar für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberthurgaus in den nächsten Jahrzehnten kann nicht belegt werden. Das veraltete Wachstumsmodell aus dem letzten Jahrhundert ist kaum mehr geeignet für die wirtschaftliche Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten.

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das ASTRA haben im Juni 2005 eine Studie veröffentlicht mit dem Titel „Wirkungsketten Verkehr – Wirtschaft“. Dort wurde auch unter Beiziehung eines Thurgauer Ingenieurbüros untersucht, welche Folgen der Bau der A7 für die Thurgauer Regionalwirtschaft hatte. Die Studienergebnisse sind ernüchternd:

„Bei den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen lässt sich der Einfluss der A7 nur mit relativ grossen Unsicherheiten messen und beurteilen. Immerhin kann festgestellt werden, dass die Erreichbarkeit der Region verbessert wurde und davon ... vor allem die Standortregion profitiert hat. Diese Verbesserung hat aber nach unserer Einschätzung zu keinem bedeutenden, zusätzlichen Entwicklungsimpuls in der lokalen Wirtschaft geführt“.(Ecoplan/Büro Widmer, 2004, S. 148)²

„Zumeist zeigt die Literatur und auch die Fallstudie, dass von einer pauschalen Gleichsetzung „bessere Verkehrserschliessung = regionalwirtschaftlicher Entwicklungsimpuls“ gewarnt werden muss (Studie 2005, Zusammenfassung S. 6 (UVEK/ASTRA) bzw. S. 7 (Ecoplan))

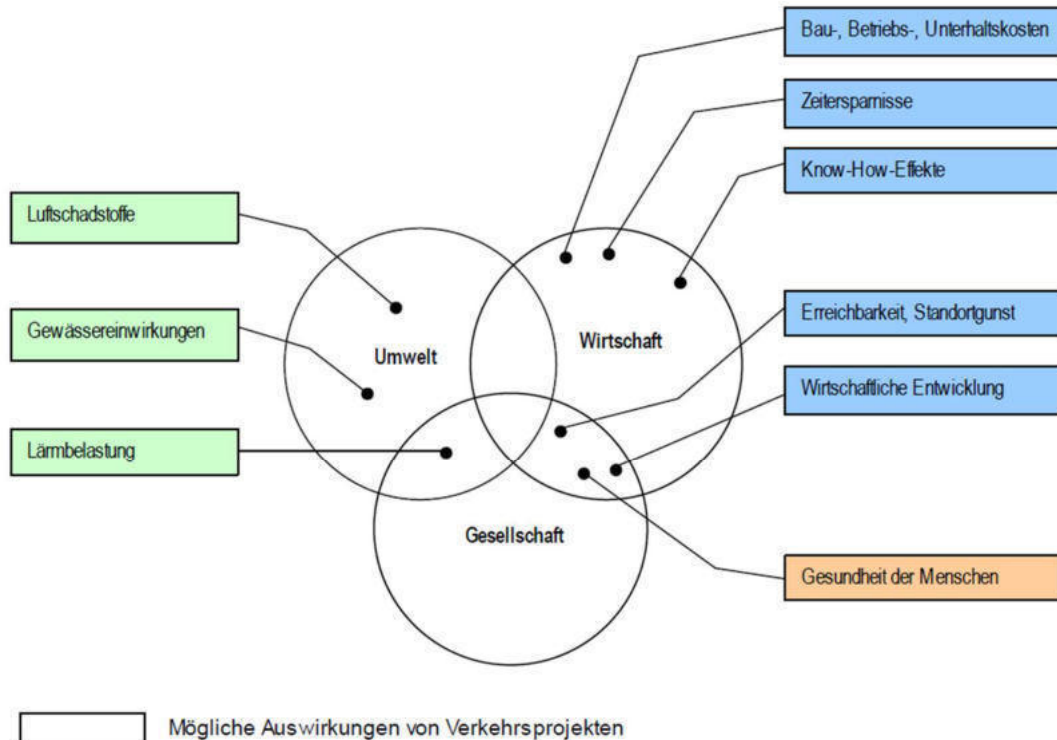
Die Oberthurgauer Interessenvertreter messen der BTS eine volkswirtschaftliche Bedeutung zu, die die beim Bau der Autobahn A7 im Thurgau nicht eingetreten ist.

² Studie: <https://ecoplan.ch/de/projekte> -> Verkehr -> 03/2004 Studie und Kurzfassung als pdf

Nachhaltige Projekte im Oberthurgau und in der Region Weinfelden

In ihrer Studie zur A7 verwenden ecoplan und das Büro Widmer einen interessanten Ansatz für die Nachhaltigkeit in der Verkehrsentwicklung:

Grafik 2: Drei-Kreise-Modell der Nachhaltigkeit (mit ausgewählten Indikatoren – nicht vollständig)



Im Bericht STEP wird eine nachhaltige Perspektive für die Lösung von Verkehrsproblemen im Oberthurgau aufgezeigt. Lösungen müssen punktuell dort ansetzen, wo die Probleme sind: bei der Gesundheit der Menschen, den Luftschadstoffen, den Gewässereinwirkungen und der Lärmbelastung. Der Bund ist bereit, hier den Lösungsfächer zu öffnen. Das gibt die Chance, die Folgewirkungen der bestehenden Strassen zu verringern und regionale Lösungen dort zu suchen, wo die Verkehrsbelastung hoch ist wie in Arbon oder in Weinfelden.

Dr. Marcel Bühler



Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazio- nali

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?

No, siamo contrari agli ampliamenti delle strade nazionali per motivi ambientali, di tutela del paesaggio e di protezione del clima.

2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?

Sì:

- a. l'impatto che i diversi progetti avranno sul territorio. A pag. 16 del Rapporto esplicativo si può leggere: *“Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra”* affermazioni che condividiamo, le generiche dichiarazioni di *“impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse”* non ci rassicurano per niente ;
- b. l'insensatezza di realizzare/potenziare autostrade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2.

Limite di spesa 2024–2027 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali

3. Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?

Programma di sviluppo strategico strade nazionali

4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?
5. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

PROGETTO PoLuMe (Lugano Sud-Mendrisio)

Siamo d'accordo con i lavori di manutenzione, del resto già in corso, su questa tratta, nelle gallerie ma non solo.

Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su questo tratto. Segnaliamo tra l'altro che il Rapporto esplicativo contiene un errore piuttosto grave a pag. 120, dove si parla "dell'allargamento delle due canne della galleria di Maroggia", mentre in realtà, come del resto si può leggere sul sito di USTRA, il progetto prevede "la costruzione di due nuove gallerie autostradali a due corsie più corsia di emergenza, (...) per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia (...)". Non è inoltre menzionato l'allargamento a tre corsie delle gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord.

Il nostro gruppo è profondamente deluso che il Consiglio federale ritenga "la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto" abbia addirittura deciso di trasferire l'opera "dall'Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030", senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà di popolazione, associazioni ambientaliste, Comuni (Consigli comunali e Municipi) e partiti politici del territorio.

Tanto più delusi perché Simonetta Sommaruga aveva risposto a una lettera di Cittadini per il territorio, ATA e Iniziativa delle Alpi che "un requisito per l'approvazione del progetto da parte del Consiglio federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte".

Nessuno dei due requisiti è in realtà soddisfatto: del sostegno della regione abbiamo già detto, per quanto riguarda gli aspetti ambientali la costruzione di due nuovi svincoli a Grancia e Melano (occupando nel secondo caso un terreno pregiato), l'allargamento del ponte diga di Melide e la realizzazione di diversi altri manufatti, non corrispondono a rispetto per il territorio.

Melano in particolare, non solo non avrà alcun beneficio dal progetto, ma subirà addirittura un grave peggioramento "grazie" al nuovo svincolo.

Inoltre i cantieri stravolgeranno un territorio già sottoposto a grandi pressioni per una decina d'anni.

Per quanto riguarda Chiasso, l'aumento del traffico su gomma che il potenziamento dell'autostrada porterà con sé sarà fonte di ulteriore pressione sulle strade comunali e sul tratto autostradale che corre sul nostro territorio. Chiasso convive da anni con una situazione al limite della vivibilità e non abbisogna certamente di un ulteriore aggravamento.

Questo progetto nel suo complesso sottrae ulteriore spazio verde al territorio del Mendrisiotto, un territorio di pochi km² su cui passano tutte le vie di transito nazionali e internazionali e che in passato ha già dovuto sacrificare preziose porzioni di aree libere a favore delle vie di comunicazione e a scapito della qualità di vita dei suoi cittadini.

Inoltre per quanto riguarda le problematiche che il progetto pretende di risolvere facciamo notare quanto segue:

- a. i problemi sul tratto autostradale in questione si presentano sostanzialmente in direzione nord tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino e in direzione sud tra le 17.00 e le 18.30 a causa del traffico dei pendolari, di cui più della metà sono lavoratori frontalieri;
- b. crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure, come

trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere da incentivare anche con vantaggi finanziari;

c. bisognerebbe puntare maggiormente sul mobility pricing, attraverso un progetto modello in entrata e uscita da Lugano.

Inoltre le abitudini della popolazione sono cambiate. Durante e dopo la pandemia la possibilità di tele lavoro ha ridotto notevolmente il numero di transiti giornalieri.

In aggiunta a questo la popolazione del Canton Ticino, secondo le statistiche ufficiali, sta diminuendo.

La previsione del numero di transiti giornalieri è quindi da rivalutare.

In conclusione ci teniamo a ribadire che gran parte dei cittadini del Mendrisiotto **non vuole** questo nuovo progetto autostradale, che un aumento di capacità della rete autostradale, come di fatto è questo progetto, porterà maggiore traffico alla **regione più inquinata della Svizzera**. Ricordiamo che le cittadine e i cittadini del Mendrisiotto avevano votato contro la seconda galleria autostradale attraverso le Alpi.

Si prega di formulare il parere in base al presente questionario. Grazie.

Unità di Sinistra — I Verdi Chiasso

Via email a:
netzplanung@astra.admin.ch

Chiasso, 30 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021/127: Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori,

vi inoltriamo la presa di posizione del gruppo Unità di Sinistra – I Verdi di Chiasso sul Progetto in consultazione.

La nostra associazione si impegna da anni nella tutela del territorio e dell'ambiente, con un occhio di riguardo a Chiasso (basti pensare a SOS Ambiente), e non può che guardare con grande preoccupazione al progetto in consultazione, in particolare per quanto riguarda il potenziamento della A2 tra Lugano e Mendrisio.

Ci auguriamo che le nostre osservazioni vengano prese in considerazione.

Distinti saluti,
per US – I Verdi

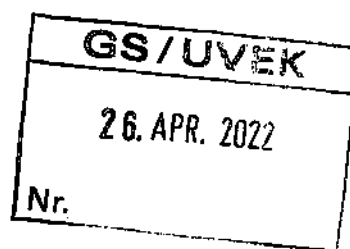


Piercarlo Bedulli
presidente

In copia a:
Dipartimento del territorio
Commissione ambiente e territorio



SP Egnach



Uta Reutlinger
Präsidentin SP Egnach
Rudwies 17a
9322 Egnach

25. April 2022

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

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

Die SP Egnach nimmt dankend die Möglichkeit wahr, sich zur Botschaft des Bundesrates vom 26.1.22 betreffend Nationalstrassen vernehmen zu lassen.

Die SP Egnach begrüsst, dass der Bund alle Projekte des Nationalstrassennetzes und deren mögliche Erweiterungen der gleichen Methodik unterzogen hat. Wir teilen den Grundsatz, dass Kapazitätserweiterungen gedacht werden müssen, bevor über Neubau nachgedacht wird. Schweizweit betrachtet kann nur das wirklich von Relevanz sein. In Bezug auf die BTS bestätigt dieser Ansatz unsere grundsätzlichen Bedenken, die wir seit Beginn den BTS Planungen gegenüber vorgebracht haben. Zudem hat sich die Klimaproblematik seit Planungsbeginn der BTS verschärft. Auch dies spricht nicht für die Realisierung der BTS. Wir möchten Sie deshalb bestärken, die BTS in dieser Form nicht zu bauen.

Dass auf der Strecke von Arbon nach Frauenfeld verkehrstechnische Probleme vorhanden sind, ist uns durchaus bewusst. Allerdings glauben wir, dass diese mit gezielten lokalen Projekten zur Erhöhung der Sicherheit und zum Schutz der Anwohner vor Lärm und weiteren Emissionen gelöst werden müssen. Dies hätte wesentlich tiefere Kosten zur Folge und wäre insbesondere umweltverträglicher und mit weniger Kulturlandverlust realisierbar.

Wir erlauben uns die Vernehmlassung nur in Bezug auf die für uns direkt relevanten Teile zu formulieren.

Die Fragen der Vernehmlassung beantworten wir auf den Kanton Thurgau bezogen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Die Kriterien sind sachgerecht aufgeführt und angewendet.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja. Wichtig ist auch uns der Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Die Einteilung in die verschiedenen Realisierungshorizonte ist stimmig.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Für uns stimmt diese Zuteilung.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Entsprechend der anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung.

Gegen den Bau der BTS sprechen:

- *Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss dem neusten Planungsstand betragen die Kosten über 1.6 Mrd. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.*
- *Umweltschutz und Kulturlandverbrauch: Die BTS führt zu einem enormen Verbrauch an Kulturland. Die Nachteile für die Landwirtschaft, von welcher unsere Gemeinde lebt, sowie auch die Biodiversität des Thurgaus stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen der BTS.*
- *Kein grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme sicher nicht im Thurgau liegen. Die Probleme im Thurtal liegen beim regionalen Ziel- und Quellverkehr.*
- *Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs.*

- *Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurtalstrecke würde dazu führen, dass noch mehr Autos Richtung Winterthur und Zürich fahren und dort noch mehr Staus verursachen.*
- *Die Konkurrenzierung des ÖV: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen. Verbesserungswürdig ist im Thurtal:*
- *Die Lärm- und Luftbelastung: Die Gemeinde Egnach ist eine der wenigen Gemeinden, durch welche beide Kantonsstrassen führen und die durch die zusätzliche Verkehrsführung zusätzlich belastet werden würde. Die Belastung durch Lärm und Abgase ist in einzelnen Gemeinden des Thurtals und auch in Egnach hoch. Diese Probleme müssen mit punktuellen Massnahmen gelöst werden.*
- *Die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Auch dieses Problem kann mit an die Umgebung angepassten Projekten besser gelöst werden als mit einer Hochleistungsstrasse. Sichere Velowege und Fussgängerübergänge sind gefragt.*

Nicht zu vergessen ist, dass der Bau einer BTS auch den Bau einer Anschlussstrasse nach Kreuzlingen (OLS) zur Folge hätte, welche das Erholungsgebiet des östlichen Seerückens stark in Mitleidenschaft ziehen würde.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse


Uta Reutlinger, Präsidentin SP Egnach



Sozialdemokratische Partei
Kanton Thurgau

SP Sektion Stadt Frauenfeld
Co-Päsidium, Lukas Hefti
Freiestrasse 8
8500 Frauenfeld

25. April 2022

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

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

Die SP Frauenfeld bedankt sich für die Möglichkeit, sich zur Botschaft des Bundesrates vom 26.1.22 betreffend Nationalstrassen vernehmen zu lassen.

Die SP begrüsst, dass alle untersuchten Netzteile, inklusive NEB-Strecken, der gleichen Methodik (EBeN-Handbuch, 21) unterzogen wurden. Sie teilt den Ansatz, auf Kapazitätserweiterungen zu fokussieren, welche schweizweit betrachtet wirklich von Relevanz sind. Dieser wissenschaftlich-rationale Zugriff bestätigt deutlich die grundsätzlichen Bedenken, welche die SP seit Planungsbeginn gegenüber der BTS vorgebracht hat. Die SP bestärkt das Astra, die BTS in dieser Form nicht zu bauen, den Thur-Korridor aber einer umweltsensiblen Überprüfung zu unterziehen. Aus raumplanerischen, verkehrstechnischen und finanziellen Gründen unterstützen wir dies mit Nachdruck.

Unsere Vernehmlassung fällt bewusst kurz aus. Zwei grundsätzliche Feststellungen voran:

- Die SP begrüsst, dass der Bund nicht bereit ist, «Wirtschaftsförderung» mittels neuer Hochleistungsstrassen zu betreiben. Hierfür stehen bekanntlich effektivere Mittel und deutlich weniger umweltschädliche Instrumente zur Verfügung.
- Die SP nimmt wohlwollend zur Kenntnis, dass der Bund die sich beschleunigt verändernden Entscheidungsgrundlagen (Klimakrise, fortschreitende Abnahme von Biodiversität und Artenvielfalt, Kulturlandverlust) zunehmend stärker gewichtet. Was beim Entscheid betreffend Grossprojekt BTS, vor zehn Jahren in einer sehr speziellen Volksabstimmung angenommen, besonders ins Gewicht fallen muss.

Die Fragen der Vernehmlassung beantworten wir auf den Kanton Thurgau bezogen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Die Kriterien sind sachgerecht aufgeführt und angewendet.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja, auch uns ist der Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes wichtig.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Die Einteilung in die verschiedenen Realisierungshorizonte ist stimmig.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Für uns stimmt diese Zuteilung.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Entsprechend der anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung.

Gegen den Bau der BTS sprechen:

- *Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss dem neusten Planungsstand betragen die Kosten über 1.6 Mrd. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.*
- *Umweltschutz und Kulturlandverbrauch: Die BTS führt zu einem enormen Verbrauch an Kulturland. Die Nachteile für die Landwirtschaft wie auch die Biodiversität des Thurgaus stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen der BTS.*
- *Kein grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme sicher nicht im Thurgau liegen. Die Probleme im Thurtal liegen beim regionalen Ziel- und Quellverkehr.*
- *Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs massgeblich.*

- *Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurtalstrecke würde dazu führen, dass noch mehr Autos Richtung Winterthur und Zürich fahren und dort noch mehr Staus verursachen.*
- *Die Konkurrenzierung des ÖV.: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen. Verbesserungswürdig ist im Thurtal:*
 - *Die Lärm- und Luftbelastung: Die Belastung durch Lärm und Abgase ist in einzelnen Gemeinden des Thurtals recht hoch. Diese Probleme müssen mit punktuellen Massnahmen gelöst werden.*
 - *Die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Auch dieses Problem kann mit an die Umgebung angepassten Projekten besser gelöst werden als mit einer Hochleistungsstrasse. Sichere Velowege und Fussgängerübergänge sind gefragt.*

Nicht zu vergessen ist, dass der Bau einer BTS auch den Bau einer Anschlussstrasse nach Kreuzlingen (OLS) zur Folge hätte, welche das Erholungsgebiet des östlichen Seerückens stark in Mitleidenschaft ziehen würde.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse.

Im Namen der SP Sektion Stadt Frauenfeld, Lukas Hefti



**Sozialdemokratische Partei
Gossau-Arnegg**

Ruedi Blumer, Präsident
Parkweg 6a, 9200 Gossau SG
blumer@bluewin.ch

Per Email an
netzplanung@astra.admin.ch

Gossau SG, 29. April 2022

Stellungnahme zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Zuhanden Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK und Bundesamt für Strassen ASTRA (netzplanung@astra.admin.ch)

Sehr geehrte Damen und Herren

Bis Ende April 2022 läuft das öffentliche Vernehmlassungsverfahren zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen. Im Wissen, dass sich die Städte Gossau und Herisau auch an der Vernehmlassung beteiligen, tun wir gerne ein Gleiches und beteiligen uns ebenfalls an der Vernehmlassung. Gleich wie der Stadtrat Gossau konzentriert sich auch die SP Gossau-Arnegg insbesondere auf den Zubringer Appenzellerland (N25).

Gerne halten wir auch einleitend fest, dass die SP im Gossauer Stadtrat nicht vertreten ist. Die Exekutive ist ein rein bürgerliches Gremium. Zudem gibt es in unserer Stadt weder die Grünen noch die Grünliberale Partei. Mit diesem Vorwissen verwundert es wohl nicht, dass die SP in ihrer Vernehmlassung zu anderen Schlüssen kommt als der Stadtrat.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, wir sind mit den Grundzügen der Vorlage nicht einverstanden.

Die vorgeschlagenen Ausbauten wären erst in 10 oder 20 Jahren fertig und widersprechen damit dem Ziel des fossilfreien Verkehrs bis spätestens 2040. Dieses Ziel ist nur mit deutlich weniger Autoverkehr erreichbar. Die SP fordert darum konsequenterweise Milliarden für den Klimaschutz statt für den Autobahnausbau und folgerichtig den Erhalt des Kulturlandes statt weiterer Versiegelungen durch Autobahnen.

Die vorgesehenen Ausbauten in Bern, Basel, St. Gallen und Schaffhausen konzentrieren sich alle auf Städte und Agglomerationen. In diesen leben viele Menschen auf engem Raum. Diese leiden bereits heute unter Hitze, Abgas, Lärm und zuviel motorisierten Individualverkehr (MIV). Gerade in Städten und Agglomerationen können die meisten Wege ohne Auto zurückgelegt werden, weil der ÖV gut ausgebaut ist und die Alltagsstrecken kurz sind. Hier sind weitere Autobahnprojekte der falsche Ansatz. Hier muss in sichere und durchgehende Veloinfrastruktur und attraktiven ÖV investiert werden.

Die SP bedauert darum sehr, dass das UVEK bzw. das ASTRA immer noch der Logik des letzten Jahrhunderts folgt und Engpässe mit noch mehr Beton und versiegelten Strassenflächen bekämpfen will, obwohl längstens belegt und anerkannt ist, dass noch mehr Autobahnflächen noch mehr MIV

generieren. Unserer Ansicht nach spricht die dramatische Klimaerhitzung, die Energieknappheit und auch unser Raumplanungsgesetz klar gegen den Ausbau der Autobahnen. Angesagt und zielführend ist eine Plafonierung und in einem nächsten Schritt ein Rückbau der Verkehrsflächen für den MIV. Die rückgebauten bzw. umgenutzten Strassenflächen sollen zu Grünflächen bzw. zu Nutzflächen für Fuss- und Veloverkehr (FVV) oder ÖV -Trassen/Spuren werden. Wir lehnen darum alle Ausbauprojekte klar ab.

Bei den Fragen 2 bis 5 verzichten wir auf eine Stellungnahme.

Weitere Bemerkungen

6. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommene Projekte

N25 Zubringer Appenzellerland

Wir begrüßen ausdrücklich, dass dieses Projekt nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und unterstützen hier explizit den Entscheid des Astra. Wir sind zudem der Meinung auf weitere Studien, respektive Vertiefungen dieses Projektes, wie in der Vorlage geplant, könne verzichtet werden.

Die SP Gossau-Arnegg erachtet diesen zusätzlichen Autobahnanschluss als unnötig und sieht ihn als kleinräumige Zwängerei. Mit dem kürzlich erfolgten Ausbau der Appenzellerstrasse vom Anschlusswerk Winkeln nach Herisau ist das Appenzellerland gut ans Autobahnnetz angeschlossen. Nur einen Kilometer westlich des Anschlusses Winkeln einen weiteren Anschluss zu bauen ist nicht zu verantworten. Der geplante Zubringer würde Kulturland zerstören, durch Tunnels und Kunstbauten immense Kosten verursachen und die Verbauung riesiger Mengen umweltschädlichen Betons erfordern sowie jahrelangen Baustellenverkehr mit riesigen Deponieproblemen hervorrufen. Das alles widerspricht dem Raumplanungsgesetz und der Klimapolitik. Als dieser Anschluss vor Jahrzehnten geplant wurde, waren Themen wie Mobilitätsmanagement, Klimaerhitzung, Verdichtung, Digitalisierung, Home-Office, Velokuriere, E-Bike und Cargo-Bike höchstens Randthemen. Heute sind sie alle zentral und sprechen alle klar und deutlich gegen zusätzliche Strassenkapazitäten.

Mobilitätskonzepte statt neuer Autobahnanschluss

Wenn die vielen aufgeschlossenen Unternehmungen im Raum St.Gallen – Gossau - Herisau und im speziellen die ASGO (Verein Areal St.Gallen West – Gossau Ost) sich ernsthaft dafür einsetzen, dass rasch Mobilitätskonzepte entwickelt und umgesetzt werden, braucht es diesen Zubringer definitiv nicht. Intelligente Konzepte fördern und unterstützen für Kader wie für Mitarbeitende die Transformation zur Mobilität ohne privates Auto. So könnte dieses schweizweit bedeutende Industrieareal zum umweltpolitischen Vorzeigemodell werden.

Das bedeutet, dass keine Gratisparkplätze mehr zur Verfügung stehen. Dafür fördern Arbeitgeber:innen Carsharing, Carpooling, Beiträge ans ÖV-Abo, Teilzeitarbeit, flexible Arbeitszeiten, Videositzungen sowie Home-Office und stellen Velos, E-Bikes und Cargo-Bikes zur Verfügung. Das bringt nachhaltige, klimagerechte Veränderung des Mobilitätsverhaltens und damit weniger Autoverkehr. Betreffend Home-Office und Meiden der Rushhours haben verschiedene Firmen auch schon einiges aufgeleistet. Zudem gewährt die St.Galler Energieagentur gezielte Beratungen und namhafte Unterstützungsbeiträge für die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten. Wenn nur noch Handwerker, Zustelldienste, strassengebundene Lastentransporte und Autos, in denen mehrere Personen sitzen ins Appenzellerland fahren, reduziert sich der MIV erheblich, die Staus gibt's nicht mehr und der zusätzliche Autobahnanschluss erübrigt sich.

Die Weiterentwicklung des Wirtschaftsraumes St.Gallen West – Gossau Ost ist mit dem bestehenden Anschlusswerk Winkeln sehr wohl möglich. Ebenso verhält es sich bei der Einrichtung und Betreuung

eines Hubs zur Feinverteilung von Gütern ab einem SBB-Terminal und dereinst allenfalls einem Anschluss von Cargo sous terrain.

Wichtig für die Innen-Entwicklung der Stadt Gossau ist eine Vereinbarung mit den Grossverteilern und den weiteren Unternehmungen im Osten der Stadt, die die LKW-Fahrten durch Gossau stark reduziert und den Schwerverkehr über den Anschluss Winkeln führt.

In Gossau setzt sich die SP seit Jahren für bessere und sichere Veloinfrastruktur, einen Ortsbus und die konsequente Parkplatzbewirtschaftung ein. So kann der hausgemachte MIV reduziert werden.

Herisau wird zu einem wesentlichen Teil bereits umfahren. Bei konsequentem Mobilitätsmanagement der Unternehmungen und Verwaltungen sowie flächendeckender Parkplatzbewirtschaftung im ganzen Appenzellerland würde der MIV für Arbeit und Freizeit deutlich reduziert und der Modalsplit zu Gunsten von ÖV und FVV verlagert. Damit würde auch das Problem der heute sehr stark befahrenen Alpsteinstrasse wesentlich entschärft. Als Sofortmassnahme könnte auf der Alpsteinstrasse aus Lärm und Sicherheitsgründen Tempo 30 signalisiert werden. Für die Velofahrenden wäre die Verlegung des Fahrradwegs in die Nähe des Trassees der Appenzeller Bahnen ein möglicher Lösungsansatz zur Verbesserung der Situation und zur Attraktivitätssteigerung.

Wir müssen endlich erkennen und akzeptieren, dass die Lösung der Verkehrsprobleme in der Verhaltensänderung von Arbeitgeber:innen und -nehmer:innen liegt – und dies auf dem Arbeitsweg und in der Freizeit! - und nicht im Teufelskreis der fortschreitenden Versiegelung unserer Umwelt durch noch mehr Strassenflächen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unser Anliegen.

Freundliche Grüsse
SP Gossau-Arnegg



Sozialdemokratische Partei
Stadt und Bezirk
Kreuzlingen



Charis Kuntzemüller-Dimitrakoudis, Präsidentin Sektion Kreuzlingen
8280 Kreuzlingen
chariklia@gmx.ch

27. April 2022

Franco Bucca, Präsident Bezirk Kreuzlingen
8598 Bottighofen
franco.bucca@bluewin.ch

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP Kreuzlingen bedankt sich für die Möglichkeit, sich zur Botschaft des Bundesrates vom 26.1.22 betreffend Aus- bzw. Neubau von Nationalstrassen vernehmen zu lassen.

Die SP Kreuzlingen begrüsst ausdrücklich, dass alle untersuchten Strassenzüge, inklusive NEB-Strecken, der gleichen Analytik (EBen-Handbuch, 21) unterzogen wurden. Sie teilt mit Nachdruck den Ansatz, sich auf Kapazitätserweiterungen zu konzentrieren bzw. zu beschränken, welche mit Blick auf die ganze Schweiz tatsächlich relevant sind. Die angewandte wissenschaftlich-rationale Methodik bestätigt deutlich die grundsätzlichen Bedenken, welche die SP Kreuzlingen seit Beginn der Planung gegenüber der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) vorgebracht hat – umso mehr als diese mittels eines diskutablen Netzbeschlusses (2012) untrennbar mit der OLS (sog. Oberlandstrasse Amriswil-Kreuzlingen) verknüpft wurde. Wird die BTS (so) gebaut, wird die OLS automatisch mitgebaut. Die SP Kreuzlingen fordert im Einklang mit Astra und Bundesrat, die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) in dieser Form nicht zu bauen, Thur- und Aachtal aber einer umweltsensiblen Überprüfung zu unterziehen. Zeitgemässe raumplanerische und verkehrliche Planungsgrundsätze, aber auch finanzielle Gründe (zwingende Beachtung der Ausgabenbremse) legen dieses Vorgehen zwingend nahe.

Unsere Vernehmlassung hält sich wie jene der SP Thurgau bewusst sehr kurz. Sie betont ebenso:

→ Die SP Kreuzlingen begrüsst, dass der Bund nicht bereit ist, «Wirtschaftsförderung» mittels neuer Hochleistungsstrassen zu betreiben. Hierfür stehen bekanntlich effektivere Mittel und deutlich weniger umweltschädliche Instrumente zur Verfügung. Wir erlauben uns, auf die im Anhang der SP Thurgau mitgesandten fachlichen Erwägungen von Dr. oec Marcel Bühler aus Kreuzlingen zu verweisen.

→ Die SP Kreuzlingen nimmt erleichtert zur Kenntnis, dass der Bund die sich beunruhigend verändernden Entscheidungsgrundlagen (Klimakrise, fortschreitende Abnahme von Biodiversität und Artenvielfalt, Kulturlandverlust) nun verstärkt gewichtet.

Die Fragen der Vernehmlassung beantworten wir auf den Kanton Thurgau bezogen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja – die Kriterien sind in Anlehnung an das EBeN-Handbuch sachgerecht angewendet.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja – von immer grösser Bedeutung ist und wird ja auch der hinreichende Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja – die Einteilung in die verschiedenen Realisierungshorizonte ist stimmig; aus übergeordneter Perspektive und mit Blick auf alle CH-Netzteile ist sie schlicht zwingend.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Für uns stimmt diese Zuteilung.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Entsprechend der anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung.

Gegen den Bau der BTS sprechen insbesondere:

- Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss neuestem Planungsstand betragen die Kosten über 1.6 Mrd., in der Abstimmung 2012 war von 0,8 Mrd. die Rede. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen von 10 000 - 17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.
- Kein wirklicher Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme definitiv nicht im Thurgau liegen. Die Probleme im Thurtal liegen zu entscheidenden Teilen beim regionalen Ziel- und Quellverkehr.
- Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs in substanzieller Weise.
- Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurtalstrecke führt dazu, dass noch mehr MIV Richtung Winterthur und Zürich fährt und dort noch mehr Staus verursacht.
- Konkurrenzierung des ÖV: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen; höhere Frequenzen sind ohne weiteres möglich und zu priorisieren.



Partito Socialista Ticino
Piazza Governo 4
6500 Bellinzona
tel. 091 825 94 62
segreteria-politica@ps-ticino.ch
www.ps-ticino.ch

Bellinzona, 27 aprile 2022

Via email a:
netzplanung@astra.admin.ch
copia a: dt-dir@ti.ch, sgc@ti.ch

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori, vi inoltriamo la presa di posizione del Partito Socialista Ticino sul Progetto in consultazione.

Il nostro Partito si impegna da anni nella tutela del territorio del Canton Ticino e non può che guardare con grande preoccupazione al progetto in consultazione, soprattutto per quanto riguarda il progetto PoLuMe.

Ci auguriamo che le nostre osservazioni vengano prese in considerazione.

Distinti saluti, per il Partito Socialista Ticino i copresidenti,

Laura Riget

Fabrizio Sirica

Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d’impegno e all’adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. Siete d’accordo con i punti essenziali del progetto?
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
3. Ritenete coerente l’ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?
4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all’entità del progetto?
5. Come valutate l’assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

6. Altre osservazioni

Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Siamo d’accordo con i lavori di manutenzione, del resto già in corso, su questa tratta, nelle gallerie ma non solo.

Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su questo tratto. Segnaliamo tra l’altro che il Rapporto esplicativo contiene un errore piuttosto grave a pag 120, dove si parla “dell’allargamento delle due canne della galleria di Maroggia”, mentre in realtà, come del resto si può leggere sul sito di USTRA, il progetto prevede “la costruzione di due nuove gallerie autostradali a due corsie più corsia di emergenza, (...) per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia (...)”. Non è inoltre menzionato l’allargamento a tre corsie delle gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord. Questo progetto non risolverà i problemi attuali ma porterà certamente più automobili a circolare in Ticino; infatti la conseguenza della costruzione di nuove strade è sempre solo una: l’aumento del traffico.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga “la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto” abbia addirittura deciso di trasferire l’opera “dall’Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030”, senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà di popolazione, associazioni ambientaliste, Comuni (Consigli Comunali e Municipi) e Partiti.

Tanto più delusi perché Simonetta Sommaruga aveva risposto a una lettera di Cittadini per il territorio, ATA e Iniziativa delle Alpi che “un requisito per l’approvazione del progetto da parte del Consiglio federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte”.

Nessuno dei due requisiti è in realtà soddisfatto: del sostegno della regione abbiamo già detto, per quanto riguarda gli aspetti ambientali la costruzione di due nuovi svincoli a

Grancia e Melano (occupando nel secondo caso un terreno pregiato), l'allargamento del ponte diga di Melide e la realizzazione di diversi altri manufatti, non corrispondono a rispetto per il territorio.

Melano in particolare, non solo non avrà nessun beneficio dal progetto, ma subirà addirittura un grave peggioramento "grazie" al nuovo svincolo. Ma anche a Lugano il potenziamento creerà nuovi disagi, amplificando l'effetto "collo di bottiglia" in entrata a sud.

Inoltre i cantieri stravolgeranno un territorio già sottoposto a grandi pressioni per una decina d'anni.

Questo progetto nel suo complesso sottrae ulteriore spazio verde al territorio del Mendrisiotto, un territorio di pochi km² su cui passano tutte le vie di transito nazionali e internazionali e che in passato ha già dovuto sacrificare preziose porzioni di aree libere a favore delle vie di comunicazione e a scapito della qualità di vita dei suoi cittadini.

Inoltre per quanto riguarda le problematiche che il progetto pretende di risolvere facciamo notare quanto segue:

a. i problemi sul tratto autostradale in questione si presentano sostanzialmente in direzione nord tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino e in direzione sud tra le 17.00 e le 18.30 a causa del traffico dei pendolari, di cui più della metà sono lavoratori frontalieri.

b. crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure, come trasporto aziendale, auto condivise, utilizzo sistematico e in maniera dinamica di tre corsie nella direzione di maggior traffico (non ampliando l'attuale rete stradale, ma deviando il traffico utilizzando le attuali corsie), posteggi alle frontiere da incentivare anche con vantaggi finanziari.

c. bisognerebbe puntare maggiormente sul mobility pricing, attraverso un progetto modello in entrata e uscita da Lugano.

Inoltre le abitudini della popolazione sono cambiate. Durante e dopo la pandemia la possibilità di tele lavoro ha ridotto notevolmente il numero di transiti giornalieri. Lo sviluppo tecnologico permetterà di gestire i flussi di traffico.

In aggiunta a questo la popolazione del Canton Ticino, secondo le statistiche ufficiali, sta diminuendo.

La previsione del numero di transiti giornalieri è quindi da rivalutare.

In conclusione ci teniamo a ribadire ancora che la maggioranza dei cittadini del Mendrisiotto **non vogliono** questo nuovo progetto autostradale, che un potenziamento della rete autostradale, come di fatto è questo progetto, porterà maggiore traffico alla **regione più inquinata della Svizzera**, una regione che nel prossimo futuro sarà confrontata con i maggiori afflussi di traffico merci veicolare dovuti al raddoppio del tunnel del Gottardo. Ricordiamo che in occasione della votazione sulla seconda galleria i cittadini e le cittadine del Mendrisiotto hanno votato contro.



Urs Bösiger, Sulgen und Renate Bruggmann, Kradolf
Co-Präsidium der SP AachThurLand
Weinmoosstrasse 5b
8583 Sulgen

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

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

25. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP Sektion AachThurLand bedankt sich für die Möglichkeit, zur Botschaft des Bundesrates vom 26.01.2022 betreffend Nationalstrassen Stellung zu nehmen.

Wir begrüßen, dass alle untersuchten Netzteile, inklusive NEB-Strecken, der gleichen Methodik (EBeN-Handbuch, 21) unterzogen wurden. Wir sind damit einverstanden, auf Kapazitätserweiterungen zu fokussieren, welche schweizweit wirklich von Relevanz sind. Dieser wissenschaftlich - rationale Zugang bestätigt deutlich die grundsätzlichen Bedenken, welche die SP seit Planungsbeginn gegenüber der BTS vorgebracht hat. Die SP bestärkt das Astra, die BTS in dieser Form nicht zu bauen, den Thur-Korridor aber einer umweltsensiblen Überprüfung zu unterziehen. Aus raumplanerischen, verkehrstechnischen und finanziellen Gründen unterstützen wir dies mit Nachdruck.

Die SP begrüsst, dass der Bund nicht bereit ist, «Wirtschaftsförderung» mittels neuer Hochleistungsstrassen zu betreiben. Hierfür stehen bekanntlich effektivere Mittel und deutlich weniger umweltschädliche Instrumente zur Verfügung. Dazu finden Sie im Anhang zu dieser Stellungnahme vertiefte Ausführungen von Dr. Marcel Bühler, Kreuzlingen.
Die SP nimmt wohlwollend zur Kenntnis, dass der Bund die sich beschleunigt verändernden Entscheidungsgrundlagen (Klimakrise, fortschreitende Abnahme von Biodiversität und Artenvielfalt, Kulturlandverlust) zunehmend stärker gewichtet. Dies muss bei der näheren Betrachtung des Entscheids betreffend Grossprojekt BTS, der vor immerhin schon zehn Jahren vom TG-Stimmvolk gefällt wurde, ganz besonders beachtet und gewichtet werden.

Die Fragen der Vernehmlassung beantworten wir auf unsere Region AachThurLand und den gesamten Kanton Thurgau bezogen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Die Kriterien sind sachgerecht aufgeführt und angewendet.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja. Wichtig ist auch uns der Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Die Einteilung in die verschiedenen Realisierungshorizonte ist stimmig.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Für uns stimmt diese Zuteilung.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Entsprechend der anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung.

Gegen den Bau der BTS sprechen:

- *Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss dem neusten Planungsstand betragen die Kosten über 1.7 Mrd. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen von 10 000-17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.*
- *Umweltschutz und Kulturlandverbrauch: Die BTS führt zu einem enormen Verbrauch an Kulturland. Die Nachteile für die Landwirtschaft wie auch für die Biodiversität des Thurgaus stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen, den die BTS allenfalls bringen könnte.*
- *Kein grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme sicher nicht im Thurgau bestehen. Die Probleme im Thurtal liegen beim regionalen Ziel- und Quellverkehr.*
- *Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs massgeblich.*
- *Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurtalstrecke würde dazu führen, dass noch mehr Autos Richtung Winterthur und Zürich fahren und dort noch mehr Staus verursachen.*
- *Die Konkurrenzierung des ÖV: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen.*

Verbesserungswürdig sind im Thurtal:

- *Die Lärm- und Luftbelastung: Die Belastung durch Lärm und Abgase ist in einzelnen Gemeinden des Thurtals recht hoch. Diese Probleme müssen mit punktuellen Massnahmen gelöst werden.*
- *Die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Auch dieses Problem kann mit an die Umgebung angepassten Projekten besser gelöst werden als mit einer Hochleistungsstrasse. Sichere Velowege und Fussgängerübergänge sind gefragt.*

Nicht zu vergessen ist, dass der Bau einer BTS auch den Bau einer Anschlussstrasse nach Kreuzlingen (OLS) zur Folge hätte, welche das Erholungsgebiet des östlichen Seerückens stark in Mitleidenschaft ziehen würde.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse.

The image shows two handwritten signatures in black ink. The signature on the left is 'R. Bruggmann' and the signature on the right is 'Urs Bösiger'.

Renate Bruggmann

Urs Bösiger

Co-Präsidium der SP Sektion AachThurLand

Anhang

«BTS und wirtschaftliche Entwicklung im Thurgau» von Dr. Marcel Bühler, Kreuzlingen

BTS und wirtschaftliche Entwicklung im Thurgau:

Politische Entscheide, Fake-News, Fakten und Nachhaltigkeit bei der Verkehrsplanung

Alle Thurgauer Regionen sind an das Schweizer Nationalstrassennetz angeschlossen, dennoch behaupten BTS-Befürworter, der Thurgau werde abgehängt, wenn die BTS nicht gebaut werde. Die Verkehrsinfrastruktur ist einer von vielen Standortfaktoren für die Unternehmen. Der Neubau der N7 von Frauenfeld nach Kreuzlingen hat keinen zusätzlichen Entwicklungsimpuls für die betroffenen Regionen ausgelöst. Dies haben Untersuchungen gezeigt. Die Behauptung, der Oberthurgau werde ohne BTS von der kommenden wirtschaftlichen Entwicklung abgehängt, kann nicht belegt werden und widerspricht zudem den gemachten Erfahrungen mit Bau der N7.

Wird der Thurgau abgehängt?

Die Regionen Frauenfeld und Kreuzlingen sowie der Hinterthurgau sind seit Jahrzehnten an das Schweizer Autobahnnetz angeschlossen. Auch der Oberthurgau hat Richtung Osten und Süden über die N23 einen direkten Autobahnanschluss. Das Projekt BTS betrifft nur wenige Teile des Thurgaus, die alle jetzt schon einen direkten oder indirekten Zugang zum Schweizer Autobahnnetz haben. Die Behauptung „der Thurgau“ – also der ganze Thurgau - werde abgehängt, ist falsch und eine Fake-News. Sie entspricht einer verkehrspolitischen Vorstellung aus dem letzten Jahrhundert.

Mit welchen Fakten argumentiert der Bund

Der Entscheid des Bundes über die BTS ist in einem ausführlichen Bericht¹ und 5 Factsheets (Faktenblätter) enthalten. Folgende Kriterien werden in den Factsheets ausführlich entwickelt:

1. Verkehrliche Entwicklung auf den Nationalstrassen und Engpässe:
Auf den Thurgauer Nationalstrassen gibt es keine Engpässe und Problemstufen
2. STEP Nationalstrassen: Planungsschritte und Prioritäten:
Erweiterungsprojekte wie die BTS wurden umfassend beurteilt und einheitlich bewertet mit einer Kosten-Nutzen-Analyse, einer Kosten-Wirksamkeitsanalyse und einer qualitativen Analyse. Zusätzliche Kriterien wurden in der Phase 2 berücksichtigt: Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck (Beseitigung von gravierenden Engpässen), Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen, sowie weitere Kriterien wie z.B. der Projektierungsstand
3. STEP Nationalstrasse: Projekt und Nutzen
Die BTS ist nicht im Ausbauprogramm mit Realisierungshorizont 2040 enthalten. Im Bericht des Bundes ist folgende Begründung für den Entscheid des Bundesrats enthalten:

Der Bundesrat teilt die Ansicht, dass auf der N23 Probleme bei der Verträglichkeit und der Funktionalität bestehen. Im nationalen Vergleich sind die Probleme aber insgesamt gering. Das Vorhaben zieht einen hohen Flächenbedarf nach sich, bedingt – trotz umfassender Anstrengungen zur Erhöhung der Verträglichkeit – beträchtliche Eingriffe in die Landschaft und verursacht im Vergleich zum erzielten Nutzen sehr hohe Kosten. In der Summe bestehen Zweifel an der Kompatibilität des Vorhabens mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes. Der Bundesrat sieht deshalb von der Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen ab.

Es ist aber unbestritten, dass auf der N23 Handlungsbedarf besteht. Die bestehenden Probleme müssen vertieft analysiert und entschärft werden. Dabei wird der Bund den Lösungsfächer noch einmal umfassend öffnen, auch

¹ STEP Nationalstrassen erläuternder Bericht 26.01.2022 (Bericht STEP) sowie Factsheets 1-5 ASTRA 2022, <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/weiterentwicklung.html>

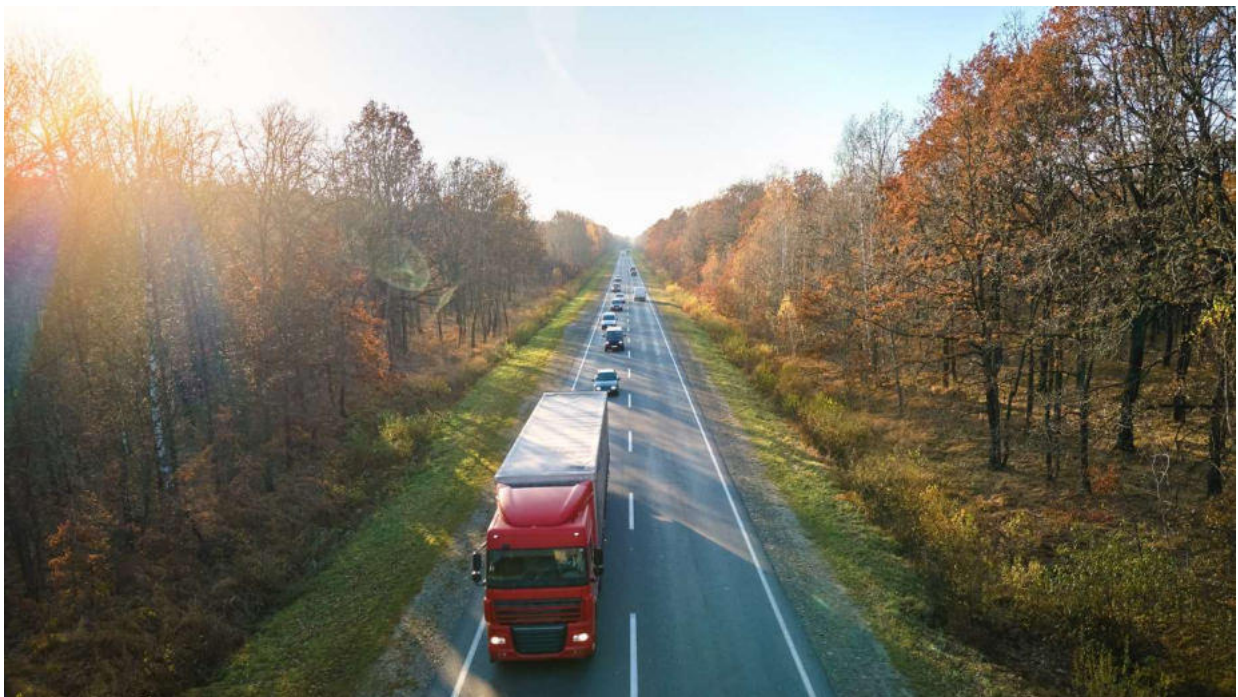
grundsätzliche Alternativen in die Überlegungen miteinbeziehen und diese dem vorliegenden Lösungsansatz des Kantons Thurgau gegenüberstellen. (Bericht STEP, S. 41)

Die Untersuchungsergebnisse werden im Bericht folgendermassen zusammengefasst:

„Aus nationaler Sicht weist der Abschnitt in Bezug auf die Funktionalität bis auf die bestehende Umfahrung von Arbon (gravierend) und die Ortsdurchfahrt von Weinfeldern (mittel) keine, oder nur geringe Probleme auf. Die Verkehrsbelastung weist auf weiten Strecken keine kritische Grösse für eine Verkehrsentflechtung auf. Hingegen bestehen auf längeren Abschnitten mittlere und punktuell auch grössere Probleme mit der Verträglichkeit. Diese betreffen vor allem die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze. Auch bezüglich Sicherheit bestehen punktuell grössere Probleme. In der Summe und gemessen an der gesamten Sanierungsstrecke resultiert aus nationaler Sicht ein geringer Problemdruck. Diese Einschätzung differiert wesentlich zu jener des Kantons, der die Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten und bei den grossen Kreuzungsstellen sowie die bestehende Verbindungsqualität zu den Zentren als untragbar erachtet. (Bericht STEP, S. 87/88)

Für die BTS müsste der Bund den Hauptteil der Baukosten von 1,712 Milliarden CHF übernehmen (aktuelle Kostenschätzung des Kantons). Für den Entscheid, ob die BTS in das Ausbauprogramm 2040 aufgenommen wird, hat der Bund die verschiedenen kantonalen Projekte verglichen. In diesem Vergleich schneidet die BTS so schlecht ab, dass der Bundesrat dem Parlament empfohlen hat, die BTS nicht in das Ausbauprogramm 2040 aufzunehmen. Der Problemdruck wird im Vergleich zu den anderen Projekten in der Schweiz als gering bezeichnet, namentlich in Bezug auf die Verkehrsbelastung. Die Nachteile der BTS werden im Bundesratsentscheid klar genannt: beträchtliche Eingriffe in die Landschaft und zu hohe Kosten im Vergleich zum erzielten Nutzen. Der Thurgau ist bereits heute an das Schweizer Nationalstrassennetz angeschlossen, der zusätzliche Ausbau und Anschluss mit der BTS ist im gesamtschweizerischen Vergleich zu teuer, hat ein zu geringes Verkehrsaufkommen und bewirkt zu starke Eingriffe in die Landschaft. Bundesrat und Bundesamt für Strassen (ASTRA) wollen den Thurgau nicht abhängen, er ist vielmehr bereit, bestehende, lokale Probleme wie die Umfahrung von Arbon oder die Ortsdurchfahrt von Weinfeldern vertieft zu untersuchen.

Der Strassenverkehr wird von den Teilnehmenden oft emotional wahrgenommen. Die IHK-Thurgau verwendet bei ihrer kritischen Stellungnahme zum BTS-Entscheid des Bundesrats das folgende Foto:



Auf dem Foto verkehren auf einer Länge von 1 - 1,5 km 3 LKW's und 10 PKW's – im Thurgau mag das viel Verkehr sein, aber gesamtschweizerisch ist dieses Verkehrsaufkommen gering. Das Foto

belegt die Hauptgründe für die Ablehnung der BTS durch Bundesrat und Bundesverwaltung. Jede Strasse zerschneidet die Landschaft und bewirkt Eingriffe in die Natur. Die finanziellen Mittel des Bundes sind begrenzt, er kann nicht überall Strassen bauen. Priorität hat auf der Bundesebene die Beseitigung der Verkehrs-Engpässen – es gibt für den Bund im Oberthurgau zu wenige Engpässe.

Was bringt die BTS für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberthurgaus?

Wird der Oberthurgau ohne BTS in den nächsten Jahrzehnten von der wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz abgehängt, wie die Oberthurgauer Stadt- und Gemeindepräsidenten behaupten? Welche volkswirtschaftliche Bedeutung haben Nationalstrassen? Schweizer Nationalstrassen bilden ein dichtes Netz v.a. im Mittelland. An dieses ist der Oberthurgau bereits angeschlossen. Er ist nicht abgehängt, mit der BTS soll nur der Anschluss Richtung Westen ausgebaut werden. Die Auswertung der Verkehrszählungen des Bundes hat gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen dafür zu gering ist. Die bestehenden Anschlussmöglichkeiten sind ausreichend.

Die Stadt- und Gemeindepräsidenten behaupten, dass der Oberthurgau in den nächsten Jahrzehnten wegen der fehlenden BTS nicht mehr von der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes profitieren könne. Das ist eine gewagte Behauptung. Das Wirtschaftswachstum in einer Region wird von einem breiten Strauss von Faktoren (Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, politische Stabilität, Boden- und Liegenschaftspreise, Einkommen, Einwohnerzahlen, Steuerfuss sowie die Erreichbarkeit über Strassen und Schiene usw. beeinflusst). Wachstumstreiber für die Zukunft sind die neuen Technologien. Die Informationstechnologie mit dem WEB als Transporttechnologie sind wesentliche Elemente für das Wachstum. Für den Transport der Daten werden keine Strassen gebraucht, die Daten haben kein Gewicht. Das „Home Office“ während der Corona-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig diese neuen Technologien sind, die weitgehend unabhängig vom Strassennetz sind. Die Strassen sind ein wichtiger Teil für Infrastruktur. Die Behauptung, die BTS sei unabdingbar für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberthurgaus in den nächsten Jahrzehnten kann nicht belegt werden. Das veraltete Wachstumsmodell aus dem letzten Jahrhundert ist kaum mehr geeignet für die wirtschaftliche Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten.

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das ASTRA haben im Juni 2005 eine Studie veröffentlicht mit dem Titel „Wirkungsketten Verkehr – Wirtschaft“. Dort wurde auch unter Beiziehung eines Thurgauer Ingenieurbüros untersucht, welche Folgen der Bau der A7 für die Thurgauer Regionalwirtschaft hatte. Die Studienergebnisse sind ernüchternd:

„Bei den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen lässt sich der Einfluss der A7 nur mit relativ grossen Unsicherheiten messen und beurteilen. Immerhin kann festgestellt werden, dass die Erreichbarkeit der Region verbessert wurde und davon ... vor allem die Standortregion profitiert hat. Diese Verbesserung hat aber nach unserer Einschätzung zu keinem bedeutenden, zusätzlichen Entwicklungsimpuls in der lokalen Wirtschaft geführt“.(Ecoplan/Büro Widmer, 2004, S. 148)²

„Zumeist zeigt die Literatur und auch die Fallstudie, dass von einer pauschalen Gleichsetzung „bessere Verkehrserschliessung = regionalwirtschaftlicher Entwicklungsimpuls“ gewarnt werden muss (Studie 2005, Zusammenfassung S. 6 (UVEK/ASTRA) bzw. S. 7 (Ecoplan))

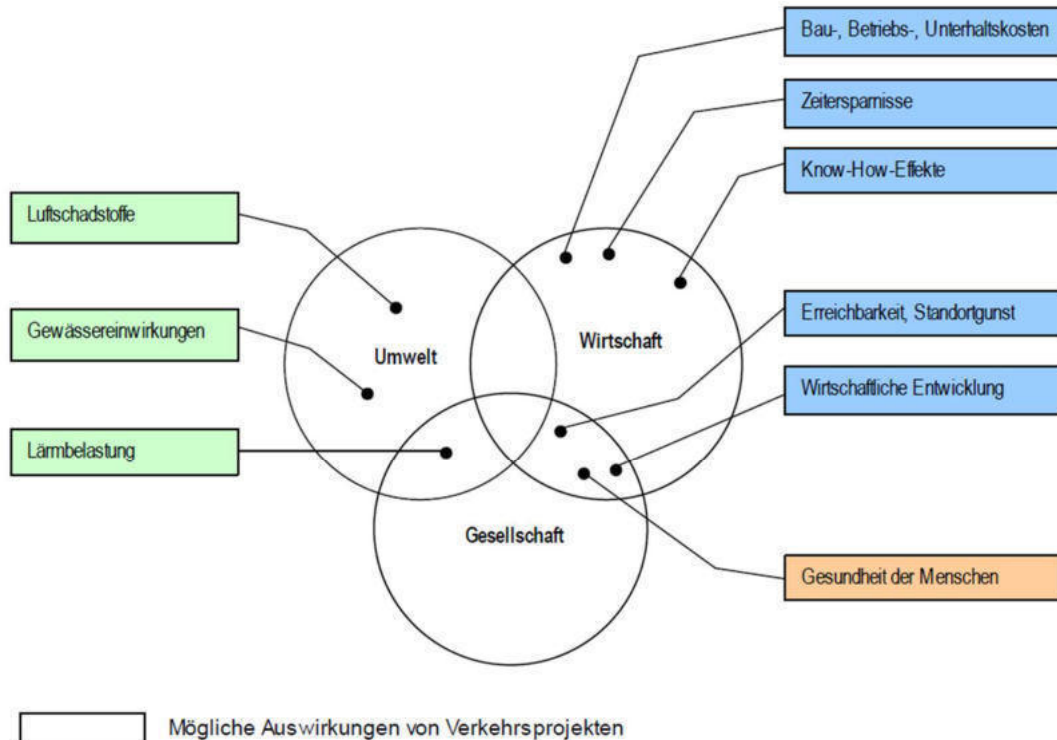
Die Oberthurgauer Interessenvertreter messen der BTS eine volkswirtschaftliche Bedeutung zu, die die beim Bau der Autobahn A7 im Thurgau nicht eingetreten ist.

² Studie: <https://ecoplan.ch/de/projekte> -> Verkehr -> 03/2004 Studie und Kurzfassung als pdf

Nachhaltige Projekte im Oberthurgau und in der Region Weinfelden

In ihrer Studie zur A7 verwenden ecoplan und das Büro Widmer einen interessanten Ansatz für die Nachhaltigkeit in der Verkehrsentwicklung:

Grafik 2: Drei-Kreise-Modell der Nachhaltigkeit (mit ausgewählten Indikatoren – nicht vollständig)



Im Bericht STEP wird eine nachhaltige Perspektive für die Lösung von Verkehrsproblemen im Oberthurgau aufgezeigt. Lösungen müssen punktuell dort ansetzen, wo die Probleme sind: bei der Gesundheit der Menschen, den Luftschadstoffen, den Gewässereinwirkungen und der Lärmbelastung. Der Bund ist bereit, hier den Lösungsfächer zu öffnen. Das gibt die Chance, die Folgewirkungen der bestehenden Strassen zu verringern und regionale Lösungen dort zu suchen, wo die Verkehrsbelastung hoch ist wie in Arbon oder in Weinfelden.

Dr. Marcel Bühler

Pascal Mächler
Neugütlistrasse 11
9220 Bischofszell
Tel.: 079 628 15 15
E-Mail: pascal.maechler@bluewin.ch
Web: www.sp-bischofszell.ch

**Sozialdemokratische Partei
Bischofszell**



Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Vernehmlassung

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

25. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP Sektion Bischofszell bedankt sich für die Möglichkeit, sich zur Botschaft des Bundesrates vom 26.1.2022 betreffend Nationalstrassen vernehmen zu lassen.

Die SP begrüsst, dass alle untersuchten Netzteile, inklusive NEB-Strecken, der gleichen Methodik (EBeN-Handbuch, 21) unterzogen wurden. Sie teilt den Ansatz, auf Kapazitätserweiterungen zu fokussieren, welche schweizweit betrachtet wirklich von Relevanz sind. Dieser wissenschaftlich-rationale Zugriff bestätigt deutlich die grundsätzlichen Bedenken, welche die SP seit Planungsbeginn gegenüber der BTS vorgebracht hat. Die SP bestärkt das Astra, die BTS in dieser Form nicht zu bauen, den Thur-Korridor aber einer umweltsensiblen Überprüfung zu unterziehen. Aus raumplanerischen, verkehrlichen und finanziellen Gründen unterstützen wir dies mit Nachdruck.

Unsere Vernehmlassung fällt bewusst kurz aus. Zwei grundsätzliche Feststellungen voran:

- Die SP begrüsst, dass der Bund nicht bereit ist, «Wirtschaftsförderung» mittels neuer Hochleistungsstrassen zu betreiben. Hierfür stehen bekanntlich effektivere Mittel und deutlich weniger umweltschädliche Instrumente zur Verfügung.
- Die SP nimmt wohlwollend zur Kenntnis, dass der Bund die sich beschleunigt verändernden Entscheidungsgrundlagen (Klimakrise, fortschreitende Abnahme von Biodiversität und Artenvielfalt, Kulturlandverlust) zunehmend stärker gewichtet. Was beim Entscheid betreffend Grossprojekt BTS, vor zehn Jahren in einer sehr speziellen Volksabstimmung angenommen, besonders ins Gewicht fallen muss.

Pascal Mächler
Neugütlistrasse 11
9220 Bischofszell
Tel.: 079 628 15 15
E-Mail: pascal.maechler@bluewin.ch
Web: www.sp-bischofszell.ch

**Sozialdemokratische Partei
Bischofszell**



Die Fragen der Vernehmlassung beantworten wir auf den Kanton Thurgau bezogen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
Ja. Die Kriterien sind sachgerecht aufgeführt und angewendet.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?
Ja. Wichtig ist auch uns der Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?
Ja. Die Einteilung in die verschiedenen Realisierungshorizonte ist stimmig.
4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
Für uns stimmt diese Zuteilung.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Entsprechend der anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung.

Gegen den Bau der BTS sprechen:

- Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss dem neusten Planungsstand betragen die Kosten über 1.6 Mrd. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.
- Umweltschutz und Kulturlandverbrauch: Die BTS führt im zu einem enormen Verbrauch an Kulturland. Die Nachteile für die Landwirtschaft wie auch die Biodiversität des Thurgaus stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen der BTS.
- Kein grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme sicher nicht im Thurgau liegen. Die Probleme im Thurtal liegen beim regionalen Ziel- und Quellverkehr.
- Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs massgeblich.

Pascal Mächler
Neugütlistrasse 11
9220 Bischofszell
Tel.: 079 628 15 15
E-Mail: pascal.maechler@bluewin.ch
Web: www.sp-bischofszell.ch

**Sozialdemokratische Partei
Bischofszell**



- Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurtalstrecke würde dazu führen, dass noch mehr Autos Richtung Winterthur und Zürich fahren und dort noch mehr Staus verursachen.
- Die Konkurrenzierung des ÖV.: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen.

Verbesserungswürdig ist im Thurtal:

- Die Lärm- und Luftbelastung: Die Belastung durch Lärm und Abgase ist in einzelnen Gemeinden des Thurtals recht hoch. Diese Probleme müssen mit punktuellen Massnahmen gelöst werden.
- Die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Auch dieses Problem kann mit an die Umgebung angepassten Projekten besser gelöst werden als mit einer Hochleistungsstrasse. Sichere Velowege und Fussgängerübergänge sind gefragt.

Nicht zu vergessen ist, dass der Bau einer BTS auch den Bau einer Anschlussstrasse nach Kreuzlingen (OLS) zur Folge hätte, welche das Erholungsgebiet des östlichen Seerückens stark in Mitleidenschaft ziehen würde.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse.

Pascal Mächler
Präsident SP Sektion Bischofszell



Sozialdemokratische Partei
Sektion Romanshorn

ASTRA

- 3. Mai 2022

Heidi Furrer, Co-Präsidentin, Sektion Romanshorn
8590 Romanshorn
heidi_furrer@outlook.com

Danilo Clematide, Vize-Präsident, Sektion Romanshorn
8590 Romanshorn
danilo.clematide@gmail.com

30. April 2022

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

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

Die SP Sektion Romanshorn bedankt sich für die Möglichkeit, sich zur Botschaft des Bundesrates vom 26.1.22 betreffend Nationalstrassen vernehmen zu lassen.

Die SP begrüsst, dass alle untersuchten Netzteile, inklusive NEB-Strecken, der gleichen Methodik (EBen-Handbuch, 21) unterzogen wurden. Sie teilt den Ansatz, auf Kapazitätserweiterungen zu fokussieren, welche schweizweit betrachtet wirklich von Relevanz sind. Dieser wissenschaftlich-rationale Zugriff bestätigt deutlich die grundsätzlichen Bedenken, welche die SP Thurgau und die SP Sektion Romanshorn seit Planungsbeginn gegenüber der BTS vorgebracht haben. Die SP bestärkt das Astra, die BTS in dieser Form nicht zu bauen, den Thur-Korridor aber einer umweltsensiblen Überprüfung zu unterziehen. Aus raumplanerischen, verkehrlichen und finanziellen Gründen unterstützen wir dies mit Nachdruck.

Unsere Vernehmlassung fällt bewusst kurz aus. Zwei grundsätzliche Feststellungen voran:

- Die SP begrüsst, dass der Bund nicht bereit ist, «Wirtschaftsförderung» mittels neuer Hochleistungsstrassen zu betreiben. Hierfür stehen bekanntlich effektivere Mittel und deutlich weniger umweltschädliche Instrumente zur Verfügung.

- Die SP nimmt wohlwollend zur Kenntnis, dass der Bund die sich beschleunigt verändernden Entscheidungsgrundlagen (Klimakrise, fortschreitende Abnahme von Biodiversität und Artenvielfalt, Kulturlandverlust) zunehmend stärker gewichtet. Was beim Entscheid betreffend Grossprojekt BTS, vor zehn Jahren in einer sehr speziellen Volksabstimmung angenommen, besonders ins Gewicht fallen muss.

Die Fragen der Vernehmlassung beantworten wir auf den Kanton Thurgau und die SP Sektion Romanshorn bezogen, wie folgt:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Die Kriterien sind sachgerecht aufgeführt und angewendet.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja. Wichtig ist auch uns der Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Die Einteilung in die verschiedenen Realisierungshorizonte ist stimmig.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Für uns stimmt diese Zuteilung.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Entsprechend den anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung.

Gegen den Bau der BTS sprechen:

- *Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss dem neusten Planungsstand betragen die Kosten über 1.6 Mrd. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.*

- *Umweltschutz und Kulturlandverbrauch: Die BTS führt zu einem enormen Verbrauch an Kulturland. Die Nachteile für die Landwirtschaft wie auch die Biodiversität des Thurgaus stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen der BTS.*
- *Kein grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme sicher nicht im Thurgau liegen. Die Probleme im Thurtal liegen überdies beim regionalen Ziel- und Quellverkehr und lassen sich mit einer Hochleistungsstrasse nicht lösen.*
- *Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs massgeblich.*
- *Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurtalstrecke würde dazu führen, dass noch mehr Autos Richtung Winterthur und Zürich fahren und dort noch mehr Staus verursachen.*
- *Die Konkurrenzierung des ÖV.: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen. Verbesserungswürdig ist im Thurtal:*
- *Die Lärm- und Luftbelastung: Die Belastung durch Lärm und Abgase ist in einzelnen Gemeinden des Thurtals recht hoch. Diese Probleme müssen mit punktuellen Massnahmen gelöst werden.*
- *Die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Auch dieses Problem kann mit an die Umgebung angepassten Projekten besser gelöst werden als mit einer Hochleistungsstrasse. Sichere Velowege und Fussgängerübergänge sind gefragt.*

Nicht zu vergessen ist, dass der Bau einer BTS auch den Bau einer Anschlussstrasse nach Kreuzlingen (OLS) zur Folge hätte, welche das Erholungsgebiet des östlichen Seerückens stark in Mitleidenschaft ziehen würde.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse.

Heidi Furrer
Co-Präsidentin

Danilo Clematide
Vizepräsident



Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

netzplanung@astra.admin.ch

St.Gallen, 28. April 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 Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP des Kantons St.Gallen bedankt sich für die Möglichkeit an dieser Vernehmlassung teilnehmen zu können.

Wir konzentrieren uns in unserer Stellungnahme insbesondere auf den Ausbauschnitt in der Stadt St. Gallen (3. Röhre Rosenbergstunnel inkl. Spange Güterbahnhof). Im Weiteren äussern wir und auch zum Zubringer Appenzellerland (N25) und zur BTS (N23) im benachbarten Thurgau.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Unter dieser Frage äussern wir uns gerne auch grundsätzlich:

Nein, wir sind schon mit den Grundzügen der Vorlage nicht einverstanden.

Die SP des Kantons St.Gallen lehnt die Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes ab. Allgemein und im Besonderen in der Stadt St.Gallen sprechen verkehrspolitische, ökologische und raumplanerische/städtebauliche Gründe klar gegen Kapazitätserweiterungen. In ihrer Summe stellen die Pläne für die 3. Röhre Rosenbergstunnel und in noch stärkerem Masse der Anschluss Güterbahnhof eine Übervorteilung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenüber dem öffentlichen Verkehr (öV) und dem Fuss- und Veloverkehr (FVV) dar und verhindern somit die nötige Förderung zukunftsfähiger Verkehrsträger. Der Anschluss Güterbahnhof würde die St.Galler Innenstadt mit erheblichem Mehrverkehr belasten und Umlagerungsziele im Modalsplit sabotieren, dies verbunden mit erheblichen Kosten zu Lasten der Bevölkerung, des Klimas und der Umwelt.



Zerstörung eines zentralen innerstädtischen Entwicklungsgebietes

Das Güterbahnhofareal ist eines der wichtigen zentrumsnahen Entwicklungsgebiete. Dass nun ein grosser Teil des Areal für einen Autobahnanschluss verbaut werden soll, ist aus städtebaulicher Sicht nicht zu verantworten und widerspricht der Zielsetzung, St.Gallen als lebenswerte, urbane Stadt zu stärken. Zudem blockiert die Umsetzungsphase die Entwicklung des Gebietes für Jahrzehnte.

Mehrverkehr und zusätzliche Emissionen

Neue Strassen wecken weitere Mobilitätsbedürfnisse und verursachen erwiesenermassen Mehrverkehr. Durch den neuen Anschluss würden Engpässe an anderen Orten im Zentrum von St.Gallen entstehen, etwa im Bereich der St.Leonhardbrücke / St.Leonhardstrasse. Der innerstädtische Mehrverkehr verursacht zusätzliche Umweltemissionen wie Lärm und Schadstoffe, welche Wohn- und Freizeitgebiete zusätzlich negativ belasten. Die Grossbaustelle mit den Tunnels, die weitgehend im Tagbau realisiert würden, würden das Stadtbild mehr als zehn Jahre lang beeinträchtigen und einen enormen Baustellen- und Lastwagenverkehr nach sich ziehen. Unklar ist auch, wo die riesigen Aushubmengen deponiert werden könnten, zumal neue Deponiestandorte schwer zu finden sind bzw. auf Widerstand stossen.

Widerspruch zu den städtischen Verkehrszielen

Der Anschluss Güterbahnhof ist nicht zu vereinbaren mit dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung der Stadt St.Gallen, welches bereits zweimal durch die Stimmbevölkerung der Stadt St.Gallen bestätigt worden ist (2010, 2018). Dieses legt fest, dass der Öffentliche Verkehr (ÖV) und der Fuss- und Veloverkehr (FVV) gefördert und die Verkehrsmenge des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) plafoniert werden muss.

Der neue Ruckhaldentunnel und der Viertelstundentakt der Appenzellerbahnen bieten eine exzellente ÖV-Verbindung vom Hauptbahnhof St.Gallen ins Appenzellerland und umgekehrt; diese muss eine Verlagerung vom MIV auf den ÖV zur Folge haben. Der Anschluss Güterbahnhof würde diesen Prozess torpedieren.

Trennung der Teilprojekte 3. Röhre Rosenberg tunnel und Spange Güterbahnhof

Die zwingende Verknüpfung des Anschlusses Güterbahnhof mit der 3. Röhre Rosenberg tunnel ist funktional nicht nachvollziehbar. Die SP fordert eine Trennung dieser zwei Bauvorhaben. Die SP des Kantons St.Gallen spricht sich gegen die Realisierung beider Projekte aus. In besonders starkem Masse bekämpft sie den Anschluss Güterbahnhof und den Tunnel hinauf zur Liebegg.

Bei den Fragen 2 bis 5 verzichten wir auf eine Stellungnahme.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommene NEB-Strecken



SG/AR: N25 Zubringer Appenzellerland

Wir begrüßen, dass dieses Projekt nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und unterstützen den Entscheid des Astra. Wir fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Wir lehnen das Projekt bereits im Grundsatz ab, weil ein zusätzlicher Autobahnanschluss unnötig ist. Mit dem kürzlich erfolgten Ausbau der Appenzellerstrasse von der Autobahnausfahrt Winkeln nach Herisau ist das Appenzellerland gut ans Autobahnnetz angeschlossen. Der minimale Zeitgewinn dank dem geplanten Zubringer müsste durch zwei teure Tunneln, einen erheblichen Kultur-landverschleiss und riesige Mengen von umweltschädlichem Beton, aber auch jahrelangem Bau-stellen-Schwerverkehr zu irgendwelchen Deponien erkaufte werden. Nur einen Kilometer westlich des Anschlusswerkes Winkeln einen weiteren Anschluss zu bauen ist nicht zu verantworten.

Das Projekt ist veraltet, würde wegen der vielen Kunstbauten enorme Kosten verursachen und wie jede neue Strasse zusätzlichen und unerwünschten MIV verursachen.

Mobilitätsmanagement statt zusätzliche Strassen

Entscheidend wichtig ist, dass Unternehmungen und Verwaltungen Mobilitätskonzepte erarbeiten, die eine Mobilität ohne privates Auto fordern und fördern - gerade auch im Raum St.Gallen - Gossau SG – Herisau. Das bedeutet keine Gratisparkplätze mehr, Car-Sharing, Car-Pooling, vergünstigte ÖV-Abo für Mitarbeitende, Velos/E-Bikes zur Verfügung stellen, flexible Arbeitszeiten, Home-Office etc. Das bringt nachhaltige, klimagerechte Veränderung des Mobilitätsverhaltens und damit weniger Autoverkehr. Wenn nur noch Handwerker:innen, Zustelldienste, strassengebundene Lastentransporte usw. mit dem Auto oder LKW ins Appenzellerland fahren, reduziert sich der MIV, die Staus gibt's nicht mehr und der Autobahnanschluss erübrigt sich.

An der stark befahrenen Alpsteinstrasse in Herisau muss ernsthaft nach einer attraktiven und sicheren Lösung für Velos gesucht werden und für den MIV aus Lärm und Sicherheitsgründen Tempo 30 signalisiert werden. Die Verlegung des Fahrradwegs in die Nähe des Trassees der Appenzeller Bahnen könnte ein möglicher Lösungsansatz sein.

TG: N23 Bodensee – Thurtal Strasse (BTS)

Wir begrüßen sehr, dass dieses Projekt nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und unterstützen den Entscheid des Astra. Wir fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen CHF kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen CHF betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden CHF. Auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.
- **Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs:** Die BTS beseitigt keine Engpässe, die den nationalen oder internationalen Verkehr massgeblich behindern. Die DTV-Zahlen



(10000 -12500 für Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen sowie 15000 -17500 Sulgen-Weinfelden) sprechen klar gegen diese 33 km lange neue Strasse.

- Vermeidung von Problemverlagerungen: Mit dem Ausbau der Thurtalstrecke und der damit erhofften Reisezeitverkürzung im MIV würde zusätzlicher Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur und Zürich Nord geführt.
- Konkurrenzierung des öV: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV. So verkehren auf der Strecke Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge, auf der Strecke Winterthur – Romanshorn 80 Züge. Zitat aus dem Gesamtverkehrskonzept Thurgau vom April 2011: „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 Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner:innen. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und können und müssen mit weit kostengünstigeren lokalen Massnahmen an der Quelle, wie Tempo 30, angegangen werden.
- Sicherheit: Das Konzept der BTS "zweispurig, nicht richtungstrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Es beinhaltet die Gefahr von frontalen Kollisionen bei hohem Tempo.

Mit freundlichen Grüssen

SP Kanton St.Gallen



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

Antwort der SP Stadt St.Gallen

Sehr geehrte Frau Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP der Stadt St.Gallen bedankt sich für die Einladung zur Vernehmlassung.

Die folgende Stellungnahme beschränkt sich im Wesentlichen auf den Ausbauschnitt im Raum St.Gallen (3. Röhre Rosenbergstunnel inkl. Spange Güterbahnhof) mit Fokus auf die Spange Güterbahnhof.

Grundsätzliche Überlegungen

Die SP der Stadt St.Gallen lehnt die Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen durch die Spange Güterbahnhof ab. Es sprechen sowohl verkehrspolitische, ökologische wie auch städtebauliche Gründe dagegen. In ihrer Summe stellen die Pläne eine Überverteilung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenüber dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr dar und verhindern somit die Förderung zukunftsfähiger Verkehrsträger. Die Spange Güterbahnhof würde die St.Galler Innenstadt mit erheblichem Mehrverkehr belasten. Bereits angestossene Massnahmen zur Verkehrsreduktion würden sabotiert und Umlagerungsziele für Jahrzehnte verhindern – mit erheblichen Kosten für die Bevölkerung und die Umwelt.

Zerstörung eines zentralen innerstädtischen Entwicklungsgebiets

Das Güterbahnhofsareal ist eines der wichtigsten, zentrumsnahen Entwicklungsgebiete in der St. Galler Innenstadt. Gemäss städtischem Richtplan steht das Areal mit einer Fläche von mehr als zwei Hektaren als Standort für eine Neunutzung und Umstrukturierung zur Verfügung. Das Gebiet soll mit Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen als Teil des Stadtzentrums mit hoher Dichte gemischt genutzt werden. Auch soll ein neuer grösserer öffentlicher Platz und Raum für die Kultur angelegt werden. Dass nun ein grosser Teil des Areals für einen Autobahnanschluss verbaut werden soll, ist aus städtebaulicher Sicht untragbar und widerspricht der Zielsetzung, St.Gallen als lebenswerte, urbane Stadt zu stärken. Darüber hinaus blockiert die Umsetzungsphase eine Entwicklung des Gebiets für Jahrzehnte.

Mehrverkehr und neue Emissionen

Neue Strassen wecken neue Mobilitätsbedürfnisse und führen bewiesenermassen zu Mehrverkehr und zu Verkehrsverlagerungen, da sie den individuellen Bewegungsradius vergrössern, was als



bequem und als zusätzliche Qualitätssteigerung aufgefasst wird. Aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht entstehen durch den Anschluss neue Engpässe an anderen Orten im Zentrum von St.Gallen, etwa im Bereich der St.Leonhard-Brücke / St.Leonhard-Strasse. Diese Orte müssten im Zuge der neuen Verkehrsführungen zwingend um- und ausgebaut werden, etwa mit zusätzlichen Fahrspuren, wozu jedoch der benötigte Raum fehlt.

Der unvermeidliche innerstädtische Mehrverkehr aufgrund der Attraktivitätssteigerung für den MIV ruft verstärkte Umweltemissionen hervor (Lärm und Aussendung von Schadstoffen), welche Wohn- und Freizeitgebiete zusätzlich negativ beeinflussen. Die Grossbaustelle, besonders die Tunnelbereiche, welche grossteilig im Tagebau realisiert werden müssen, werden das Stadtbild mindestens zehn Jahre lang einschneidend prägen und einen massiven Bau- und Lastwagenverkehr nach sich ziehen. Unklar ist auch, wo der massive Aushub deponiert werden soll. Bekanntlich neigt sich die Kapazität der Deponien in der Umgebung dem Ende zu und neue sind schwer zu finden.

Widerspruch zu den städtischen Verkehrszielen

Die Pläne zur Spange Güterbahnhof widersprechen grundlegend den Zielen der städtischen Umweltpolitik, die mehrfach durch die St.Galler Stimmbevölkerung bestätigt wurde.¹ So legt das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung fest, dass die Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen des Verkehrs zu schützen ist und dass die Verkehrsmenge des motorisierten Individualverkehrs mit Stichdatum der Annahme der Initiative plafoniert wird. Mit dem in der Vorlage angegebenen Ziel einer Kapazitätserweiterung ist dies nicht vereinbar. Messungen an Zählstellen zeigen, dass das innerstädtische Verkehrsaufkommen seit 10 Jahren stabil ist.²

Durch die noch stärkere Verknüpfung des städtischen und dem kantonalen Strassennetzes mit der Nationalstrasse wird der in der Vorlage postulierte Leidensdruck für die Bevölkerung nicht verringert, sondern im Gegenteil erhöht. Mit dem 2018 eröffneten Ruckhaldetunnel der Appenzeller Bahnen wurde darüber hinaus eine wichtige Grundlage für die Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs in der Region gelegt. Ein Ausbau der Strassenkapazitäten sabotiert diese Fortschritte.

Trennung der Teilprojekte

Für die SP der Stadt St.Gallen ist die Verknüpfung der Spange Güterbahnhof mit der 3. Röhre Rosenbergtunnel in der Vorlage funktional nicht nachvollziehbar. Sie fordert eine Trennung dieser Bauvorhaben, um der zunehmenden Integration des städtischen Verkehrsnetzes mit der Nationalstrasse entgegenzuwirken. Damit könnte ausserdem die Sanierung der Stadtautobahn zügig vorangetrieben werden.

¹ 2020 wurden verbindliche Klimaziele bis ins Jahr 2050 an der Urne deutlich angenommen. Das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung wurde 2010 und 2018 durch die Stimmbevölkerung bestätigt.

² Kanton St. Gallen, Fachstelle für Statistik: Verkehrsaufkommen (motorisiert) an ausgewählten Zählstellen, Stadt St.Gallen, 1983-2020, 2021.



Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die SP der Stadt St.Gallen lehnt die Spange Güterbahnhof generell ab. Die dafür vorgenommene Verkehrsplanung liegt Jahrzehnte zurück. Sie stimmt nicht mehr mit den heutigen verkehrs- und klimapolitischen Zielen überein. Es ist daher auf jegliche Eingriffe im Zusammenhang mit dem Autobahnausbau auf dem Areal Güterbahnhof zu verzichten. Das Projekt verschärft die Verkehrs- und Umweltprobleme in der Stadt und der Region, anstatt diese nachhaltig zu lösen. Insbesondere steht sie dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung entgegen. Zudem wird durch das Projekt mit einem massiven Mehrverkehr an ungünstiger Lage gerechnet, was sich negativ auf die Lebensqualität der Stadt auswirkt.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die negativen innerstädtischen Auswirkungen des Ausbaus auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen werden ausgeblendet. Massnahmen zur Verkehrsverminderung, zur Förderung des Öffentlichen und des Langsamverkehrs resp. zur Verkehrsverlagerung werden nicht berücksichtigt. Thematisiert werden einzig Kapazitätserweiterungen für den motorisierten Individualverkehr. Der Ausbau der 3. Röhre Rosenberg ist von der Spange Güterbahnhof zu trennen.

Zu den Fragen 3. Bis 6. nimmt die SP der Stadt St.Gallen nicht Stellung.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse
SP Stadt St.Gallen

Für Rückfragen

Peter Olibet, Co-Präsident SP Stadt St.Gallen, peter.olibet@gmail.com. 076 517 00 98

Marco Dal Molin, Politischer Sekretär SP Stadt St.Gallen, dalmolin@sp-sg.ch, 071 222 45 85



Sozialdemokratische Partei
Kanton Thurgau

Marina Bruggmann, Präsidentin
8599 Salsmach

25. April 2022

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

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

Die SP TG bedankt sich für die Möglichkeit, sich zur Botschaft des Bundesrates vom 26.1.22 betreffend Nationalstrassen vernehmen zu lassen.

Die SP begrüsst, dass alle untersuchten Netzteile, inklusive NEB-Strecken, der gleichen Methodik (EBen-Handbuch, 21) unterzogen wurden. Sie teilt den Ansatz, auf Kapazitätserweiterungen zu fokussieren, welche schweizweit betrachtet wirklich von Relevanz sind. Dieser wissenschaftlich-rationale Zugriff bestätigt deutlich die grundsätzlichen Bedenken, welche die SP seit Planungsbeginn gegenüber der BTS vorgebracht hat. Die SP bestärkt das Astra, die BTS in dieser Form nicht zu bauen, den Thur-Korridor aber einer umweltsensiblen Überprüfung zu unterziehen. Aus raumplanerischen, verkehrlichen und finanziellen Gründen unterstützen wir dies mit Nachdruck.

Unsere Vernehmlassung fällt bewusst kurz aus. Zwei grundsätzliche Feststellungen voran:

- Die SP begrüsst, dass der Bund nicht bereit ist, «Wirtschaftsförderung» mittels neuer Hochleistungsstrassen zu betreiben. Hierfür stehen bekanntlich effektivere Mittel und deutlich weniger umweltschädliche Instrumente zur Verfügung. Dazu im Anhang die tiefgreifenden Ausführungen von Dr. Marcel Bühler.
- Die SP nimmt wohlwollend zur Kenntnis, dass der Bund die sich beschleunigt verändernden Entscheidungsgrundlagen (Klimakrise, fortschreitende Abnahme von Biodiversität und Artenvielfalt, Kulturlandverlust) zunehmend stärker gewichtet. Was beim Entscheid betreffend Grossprojekt BTS, vor zehn Jahren in einer sehr speziellen Volksabstimmung angenommen, besonders ins Gewicht fallen muss.

Die Fragen der Vernehmlassung beantworten wir auf den Kanton Thurgau bezogen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Die Kriterien sind sachgerecht aufgeführt und angewendet.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja. Wichtig ist auch uns der Unterhalt des bestehenden Nationalstrassennetzes.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Die Einteilung in die verschiedenen Realisierungshorizonte ist stimmig.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Für uns stimmt diese Zuteilung.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Entsprechend der anerkannten Beurteilungskriterien gehört die BTS in keinen der Realisierungshorizonte. Da sind wir mit dem ASTRA gleicher Meinung.

Gegen den Bau der BTS sprechen:

- *Das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss dem neusten Planungsstand betragen die Kosten über 1.6 Mrd. Für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-17 500 ist das kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.*
- *Umweltschutz und Kulturlandverbrauch: Die BTS führt im zu einem enormen Verbrauch an Kulturland. Die Nachteile für die Landwirtschaft wie auch die Biodiversität des Thurgaus stehen in einem schlechten Verhältnis zum Nutzen der BTS.*
- *Kein grösster Handlungsdruck: Ein Vergleich mit den DTV-Zahlen anderer Strecken des schweizerischen Nationalstrassennetzes zeigt, dass die grössten Probleme sicher nicht im Thurgau liegen. Die Probleme im Thurtal liegen beim regionalen Ziel- und Quellverkehr.*
- *Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe des nationalen oder internationalen Verkehrs massgeblich.*

- *Problemverlagerung: Der Ausbau der Thurtalstrecke würde dazu führen, dass noch mehr Autos Richtung Winterthur und Zürich fahren und dort noch mehr Staus verursachen.*
- *Die Konkurrenzierung des ÖV.: Die Strecke Romanshorn-Zürich ist sehr gut ausgebaut mit einem Halb-Stunden-Takt und Buszubringern an die Schnellzug-Stationen. Verbesserungswürdig ist im Thurtal:*
- *Die Lärm- und Luftbelastung: Die Belastung durch Lärm und Abgase ist in einzelnen Gemeinden des Thurtals recht hoch. Diese Probleme müssen mit punktuellen Massnahmen gelöst werden.*
- *Die Sicherheit insbesondere der schwächsten Verkehrsteilnehmenden: Auch dieses Problem kann mit an die Umgebung angepassten Projekten besser gelöst werden als mit einer Hochleistungsstrasse. Sichere Velowege und Fussgängerübergänge sind gefragt.*

Nicht zu vergessen ist, dass der Bau einer BTS auch den Bau einer Anschlussstrasse nach Kreuzlingen (OLS) zur Folge hätte, welche das Erholungsgebiet des östlichen Seerückens stark in Mitleidenschaft ziehen würde.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse.



Marina Bruggmann, Präsidentin SP Thurgau

Anhang:

«BTS und wirtschaftliche Entwicklung im Thurgau» von Dr. Marcel Bühler

BTS und wirtschaftliche Entwicklung im Thurgau:

Politische Entscheide, Fake-News, Fakten und Nachhaltigkeit bei der Verkehrsplanung

Alle Thurgauer Regionen sind an das Schweizer Nationalstrassennetz angeschlossen, dennoch behaupten BTS-Befürworter, der Thurgau werde abgehängt, wenn die BTS nicht gebaut werde. Die Verkehrsinfrastruktur ist einer von vielen Standortfaktoren für die Unternehmen. Der Neubau der N7 von Frauenfeld nach Kreuzlingen hat keinen zusätzlichen Entwicklungsimpuls für die betroffenen Regionen ausgelöst. Dies haben Untersuchungen gezeigt. Die Behauptung, der Oberthurgau werde ohne BTS von der kommenden wirtschaftlichen Entwicklung abgehängt, kann nicht belegt werden und widerspricht zudem den gemachten Erfahrungen mit Bau der N7.

Wird der Thurgau abgehängt?

Die Regionen Frauenfeld und Kreuzlingen sowie der Hinterthurgau sind seit Jahrzehnten an das Schweizer Autobahnnetz angeschlossen. Auch der Oberthurgau hat Richtung Osten und Süden über die N23 einen direkten Autobahnanschluss. Das Projekt BTS betrifft nur wenige Teile des Thurgaus, die alle jetzt schon einen direkten oder indirekten Zugang zum Schweizer Autobahnnetz haben. Die Behauptung „der Thurgau“ – also der ganze Thurgau - werde abgehängt, ist falsch und eine Fake-News. Sie entspricht einer verkehrspolitischen Vorstellung aus dem letzten Jahrhundert.

Mit welchen Fakten argumentiert der Bund

Der Entscheid des Bundes über die BTS ist in einem ausführlichen Bericht¹ und 5 Factsheets (Faktenblätter) enthalten. Folgende Kriterien werden in den Factsheets ausführlich entwickelt:

1. Verkehrliche Entwicklung auf den Nationalstrassen und Engpässe:
Auf den Thurgauer Nationalstrassen gibt es keine Engpässe und Problemstufen
2. STEP Nationalstrassen: Planungsschritte und Prioritäten:
Erweiterungsprojekte wie die BTS wurden umfassend beurteilt und einheitlich bewertet mit einer Kosten-Nutzen-Analyse, einer Kosten-Wirksamkeitsanalyse und einer qualitativen Analyse. Zusätzliche Kriterien wurden in der Phase 2 berücksichtigt: Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck (Beseitigung von gravierenden Engpässen), Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen, sowie weitere Kriterien wie z.B. der Projektierungsstand
3. STEP Nationalstrasse: Projekt und Nutzen
Die BTS ist nicht im Ausbauprogramm mit Realisierungshorizont 2040 enthalten. Im Bericht des Bundes ist folgende Begründung für den Entscheid des Bundesrats enthalten:

Der Bundesrat teilt die Ansicht, dass auf der N23 Probleme bei der Verträglichkeit und der Funktionalität bestehen. Im nationalen Vergleich sind die Probleme aber insgesamt gering. Das Vorhaben zieht einen hohen Flächenbedarf nach sich, bedingt – trotz umfassender Anstrengungen zur Erhöhung der Verträglichkeit – beträchtliche Eingriffe in die Landschaft und verursacht im Vergleich zum erzielten Nutzen sehr hohe Kosten. In der Summe bestehen Zweifel an der Kompatibilität des Vorhabens mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes. Der Bundesrat sieht deshalb von der Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen ab.

Es ist aber unbestritten, dass auf der N23 Handlungsbedarf besteht. Die bestehenden Probleme müssen vertieft analysiert und entschärft werden. Dabei wird der Bund den Lösungsfächer noch einmal umfassend öffnen, auch

¹ STEP Nationalstrassen erläuternder Bericht 26.01.2022 (Bericht STEP) sowie Factsheets 1-5 ASTRA 2022, <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/weiterentwicklung.html>

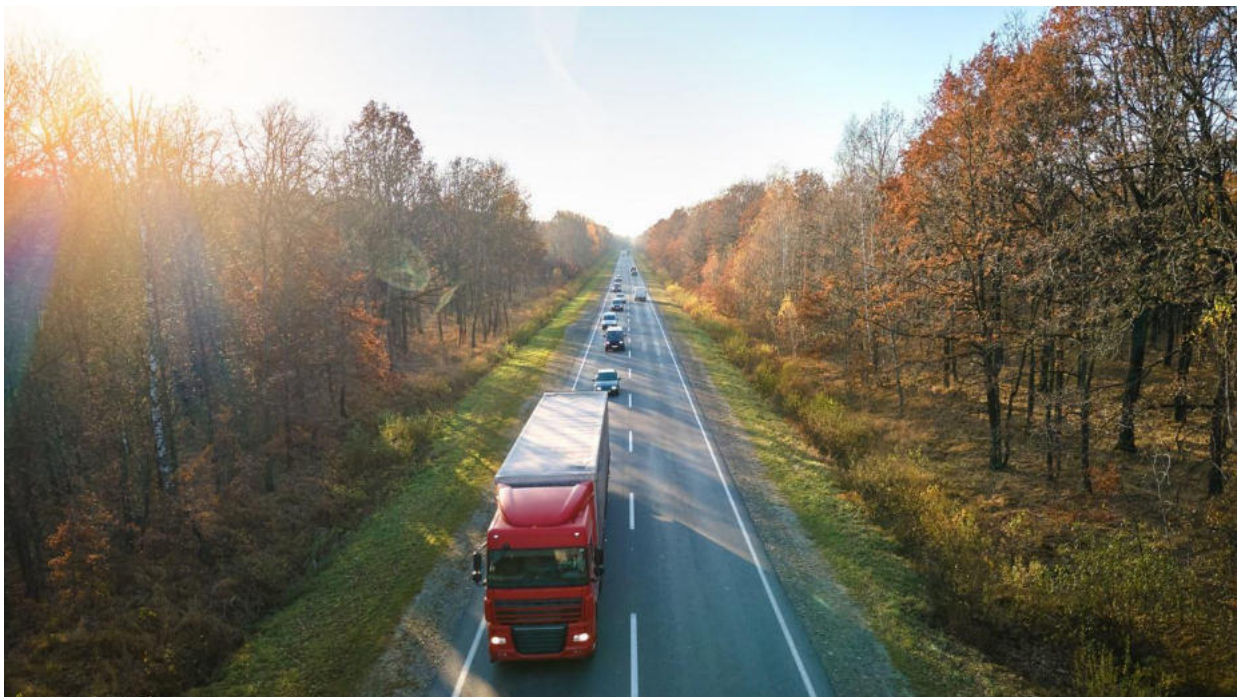
grundsätzliche Alternativen in die Überlegungen miteinbeziehen und diese dem vorliegenden Lösungsansatz des Kantons Thurgau gegenüberstellen. (Bericht STEP, S. 41)

Die Untersuchungsergebnisse werden im Bericht folgendermassen zusammengefasst:

„Aus nationaler Sicht weist der Abschnitt in Bezug auf die Funktionalität bis auf die bestehende Umfahrung von Arbon (gravierend) und die Ortsdurchfahrt von Weinfeldern (mittel) keine, oder nur geringe Probleme auf. Die Verkehrsbelastung weist auf weiten Strecken keine kritische Grösse für eine Verkehrsentflechtung auf. Hingegen bestehen auf längeren Abschnitten mittlere und punktuell auch grössere Probleme mit der Verträglichkeit. Diese betreffen vor allem die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze. Auch bezüglich Sicherheit bestehen punktuell grössere Probleme. In der Summe und gemessen an der gesamten Sanierungsstrecke resultiert aus nationaler Sicht ein geringer Problemdruck. Diese Einschätzung differiert wesentlich zu jener des Kantons, der die Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten und bei den grossen Kreuzungsstellen sowie die bestehende Verbindungsqualität zu den Zentren als untragbar erachtet. (Bericht STEP, S. 87/88)

Für die BTS müsste der Bund den Hauptteil der Baukosten von 1,712 Milliarden CHF übernehmen (aktuelle Kostenschätzung des Kantons). Für den Entscheid, ob die BTS in das Ausbauprogramm 2040 aufgenommen wird, hat der Bund die verschiedenen kantonalen Projekte verglichen. In diesem Vergleich schneidet die BTS so schlecht ab, dass der Bundesrat dem Parlament empfohlen hat, die BTS nicht in das Ausbauprogramm 2040 aufzunehmen. Der Problemdruck wird im Vergleich zu den anderen Projekten in der Schweiz als gering bezeichnet, namentlich in Bezug auf die Verkehrsbelastung. Die Nachteile der BTS werden im Bundesratsentscheid klar genannt: beträchtliche Eingriffe in die Landschaft und zu hohe Kosten im Vergleich zum erzielten Nutzen. Der Thurgau ist bereits heute an das Schweizer Nationalstrassennetz angeschlossen, der zusätzliche Ausbau und Anschluss mit der BTS ist im gesamtschweizerischen Vergleich zu teuer, hat ein zu geringes Verkehrsaufkommen und bewirkt zu starke Eingriffe in die Landschaft. Bundesrat und Bundesamt für Strassen (ASTRA) wollen den Thurgau nicht abhängen, er ist vielmehr bereit, bestehende, lokale Probleme wie die Umfahrung von Arbon oder die Ortsdurchfahrt von Weinfeldern vertieft zu untersuchen.

Der Strassenverkehr wird von den Teilnehmenden oft emotional wahrgenommen. Die IHK-Thurgau verwendet bei ihrer kritischen Stellungnahme zum BTS-Entscheid des Bundesrats das folgende Foto:



Auf dem Foto verkehren auf einer Länge von 1 - 1,5 km 3 LKW's und 10 PKW's – im Thurgau mag das viel Verkehr sein, aber gesamtschweizerisch ist dieses Verkehrsaufkommen gering. Das Foto

belegt die Hauptgründe für die Ablehnung der BTS durch Bundesrat und Bundesverwaltung. Jede Strasse zerschneidet die Landschaft und bewirkt Eingriffe in die Natur. Die finanziellen Mittel des Bundes sind begrenzt, er kann nicht überall Strassen bauen. Priorität hat auf der Bundesebene die Beseitigung der Verkehrs-Engpässen – es gibt für den Bund im Oberthurgau zu wenige Engpässe.

Was bringt die BTS für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberthurgaus?

Wird der Oberthurgau ohne BTS in den nächsten Jahrzehnten von der wirtschaftlichen Entwicklung der Schweiz abgehängt, wie die Oberthurgauer Stadt- und Gemeindepräsidenten behaupten? Welche volkswirtschaftliche Bedeutung haben Nationalstrassen? Schweizer Nationalstrassen bilden ein dichtes Netz v.a. im Mittelland. An dieses ist der Oberthurgau bereits angeschlossen. Er ist nicht abgehängt, mit der BTS soll nur der Anschluss Richtung Westen ausgebaut werden. Die Auswertung der Verkehrszählungen des Bundes hat gezeigt, dass das Verkehrsaufkommen dafür zu gering ist. Die bestehenden Anschlussmöglichkeiten sind ausreichend.

Die Stadt- und Gemeindepräsidenten behaupten, dass der Oberthurgau in den nächsten Jahrzehnten wegen der fehlenden BTS nicht mehr von der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes profitieren könne. Das ist eine gewagte Behauptung. Das Wirtschaftswachstum in einer Region wird von einem breiten Strauss von Faktoren (Verfügbarkeit von qualifizierten Arbeitskräften, politische Stabilität, Boden- und Liegenschaftspreise, Einkommen, Einwohnerzahlen, Steuerfuss sowie die Erreichbarkeit über Strassen und Schiene usw. beeinflusst). Wachstumstreiber für die Zukunft sind die neuen Technologien. Die Informationstechnologie mit dem WEB als Transporttechnologie sind wesentliche Elemente für das Wachstum. Für den Transport der Daten werden keine Strassen gebraucht, die Daten haben kein Gewicht. Das „Home Office“ während der Corona-Pandemie hat gezeigt, wie wichtig diese neuen Technologien sind, die weitgehend unabhängig vom Strassennetz sind. Die Strassen sind ein wichtiger Teil für Infrastruktur. Die Behauptung, die BTS sei unabdingbar für die wirtschaftliche Entwicklung des Oberthurgaus in den nächsten Jahrzehnten kann nicht belegt werden. Das veraltete Wachstumsmodell aus dem letzten Jahrhundert ist kaum mehr geeignet für die wirtschaftliche Entwicklung in den nächsten Jahrzehnten.

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das ASTRA haben im Juni 2005 eine Studie veröffentlicht mit dem Titel „Wirkungsketten Verkehr – Wirtschaft“. Dort wurde auch unter Beiziehung eines Thurgauer Ingenieurbüros untersucht, welche Folgen der Bau der A7 für die Thurgauer Regionalwirtschaft hatte. Die Studienergebnisse sind ernüchternd:

„Bei den regionalwirtschaftlichen Auswirkungen lässt sich der Einfluss der A7 nur mit relativ grossen Unsicherheiten messen und beurteilen. Immerhin kann festgestellt werden, dass die Erreichbarkeit der Region verbessert wurde und davon ... vor allem die Standortregion profitiert hat. Diese Verbesserung hat aber nach unserer Einschätzung zu keinem bedeutenden, zusätzlichen Entwicklungsimpuls in der lokalen Wirtschaft geführt“.(Ecoplan/Büro Widmer, 2004, S. 148)²

„Zumeist zeigt die Literatur und auch die Fallstudie, dass von einer pauschalen Gleichsetzung „bessere Verkehrserschliessung = regionalwirtschaftlicher Entwicklungsimpuls“ gewarnt werden muss (Studie 2005, Zusammenfassung S. 6 (UVEK/ASTRA) bzw. S. 7 (Ecoplan))

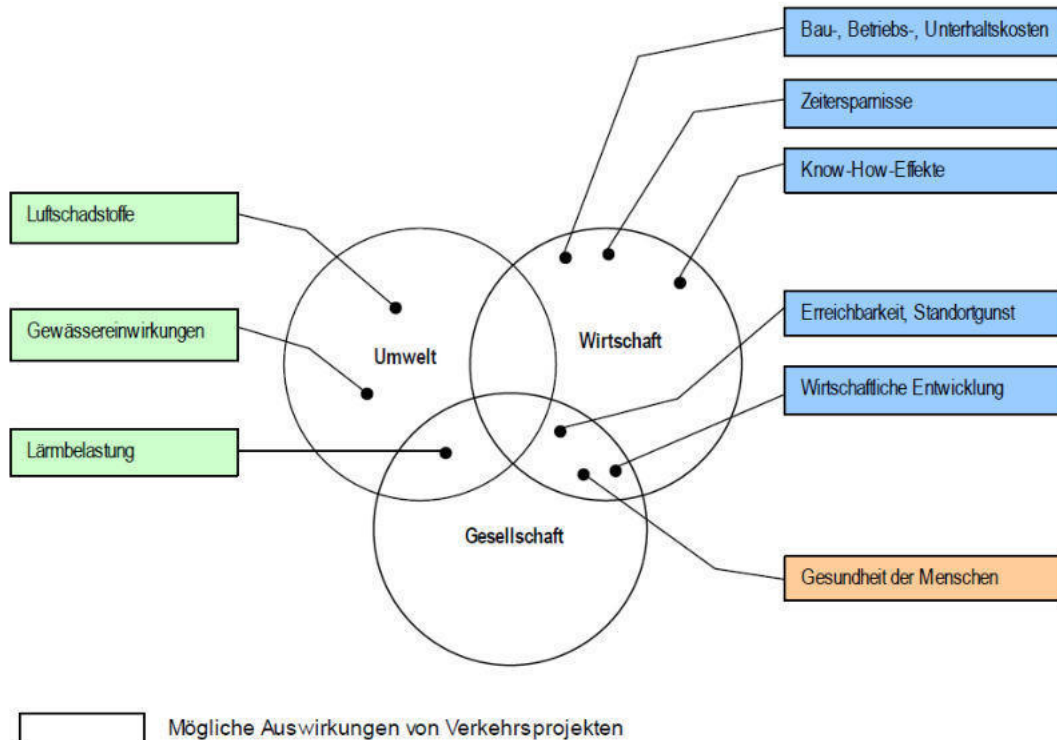
Die Oberthurgauer Interessenvertreter messen der BTS eine volkswirtschaftliche Bedeutung zu, die die beim Bau der Autobahn A7 im Thurgau nicht eingetreten ist.

² Studie: <https://ecoplan.ch/de/projekte> -> Verkehr -> 03/2004 Studie und Kurzfassung als pdf

Nachhaltige Projekte im Oberthurgau und in der Region Weinfelden

In ihrer Studie zur A7 verwenden ecoplan und das Büro Widmer einen interessanten Ansatz für die Nachhaltigkeit in der Verkehrsentwicklung:

Grafik 2: Drei-Kreise-Modell der Nachhaltigkeit (mit ausgewählten Indikatoren – nicht vollständig)



Im Bericht STEP wird eine nachhaltige Perspektive für die Lösung von Verkehrsproblemen im Oberthurgau aufgezeigt. Lösungen müssen punktuell dort ansetzen, wo die Probleme sind: bei der Gesundheit der Menschen, den Luftschadstoffen, den Gewässereinwirkungen und der Lärmbelastung. Der Bund ist bereit, hier den Lösungsfächer zu öffnen. Das gibt die Chance, die Folgewirkungen der bestehenden Strassen zu verringern und regionale Lösungen dort zu suchen, wo die Verkehrsbelastung hoch ist wie in Arbon oder in Weinfelden.

Dr. Marcel Bühler



Vernehmlassungsantwort zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes

Antwort der JUSO Kanton St. Gallen

Sehr geehrte Frau Sommaruga
Sehr geehrte Bundeshausmitarbeitende

Die JUSO Kanton St.Gallen bedankt sich für die Einladung zur Vernehmlassung.

Grundsätzliche Überlegungen

Die JUSO Kanton St. Gallen lehnt die fünf Projekte zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes ab. Mehr Strassen führen zwingend zu mehr Verkehr¹. Mehr Verkehr führt wiederum zu mehr CO₂-Emissionen und diese sind in Anbetracht der Klimakrise unzumutbar.

Klimakrise

Die Klimakrise stellt die momentan grösste Bedrohung der Menschheit dar. Durch den Treibhauseffekt erhöht sich die Durchschnittstemperatur massiv.² Dies führt zu einer Zunahme von Umweltkatastrophen wie Überschwemmungen, Waldbränden und Dürren. Erhöht sich die Temperatur um über 1.5 Grad verlieren Millionen von Menschen ihr zu Hause, der Meeresspiegel steigt drastisch an und die Wahrscheinlichkeit von Kippunkten steigt³. Kippunkte führen zu sich gegenseitig verstärkenden, klimaschädlichen Prozessen, es ist also ein Teufelskreis.

Verkehrsrevolution

Der Verkehr ist der grösste CO₂-Emittent der Schweiz. Daher muss dieser, um die Klimakrise zu lösen, revolutioniert werden. Es braucht eine umgekehrte Priorisierung der Verkehrsmittel, MIV zuletzt und Fussgänger*innen, Velo und ÖV zuerst. Eine Stadt muss für Menschen und nicht für Autos gebaut werden. Wir müssen aufhören, klimaschädliche Gewohnheiten zu fördern und zu finanzieren.

Spezifisch zum Projekt 3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Ziel des Projektes ist die Entlastung des Strassennetzes. Dies ist schlicht und einfach falsch. Denn mehr Strassen führen zu mehr Verkehr. Das Problem wird damit also alles andere als behoben. In der Vernehmlassung wird auch erwähnt, dass die Teilspace zu einer Verringerung der Lärmbelastung führt. Was dabei nicht in Betracht gezogen wird ist der Lärm, welcher der Bau des Projekts während mindestens zehn Jahren verursachen wird. Das ASTRA spricht ausserdem davon, dass Wirtschaft und Gesellschaft vom Projekt profitieren. Die JUSO fragt sich wie? Das Projekt führt wie bereits erwähnt zu mehr Lärm, mehr Verkehr und damit zu mehr CO₂-Emissionen. Die Wissenschaft beweist dies klar: Erstens sind Klimaschutzmassnahmen teurer, je weiter die Klimakrise fortschreitet und zweitens profitiert niemand davon, wenn wir alle wegen der Klimakrise sterben. Und inwiefern die Teilspace zu mehr Ökologie führt, das hat die JUSO überhaupt nicht verstanden. Neben dem enormen CO₂-Ausstoss, welcher der zusätzliche Verkehr

¹ <https://mathematikalpha.de/braess-paradoxon>

² <https://www.nationalgeographic.org/encyclopedia/global-warming/>

³ <https://www.ipcc.ch/sr15/chapter/spm/>



bringen wird ist auch der Bau, der Teilsparge sehr CO2 intensiv. Ausserdem ist das Projekt unfassbar teuer. Dieses Geld könnte man stattdessen in Klimaschutzmassnahmen investieren.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Die Vorlage führt zu mehr Verkehr und dies ist während der grössten Krise der Geschichte der Menschheit, der Klimakrise untragbar.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

-

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?

Nein. Es macht keinen Sinn, eine so grosse Summe an Steuergeldern für ein Projekt auszugeben, welches das Ziel hat, die Umwelt zu zerstören.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Im Gegenteil.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Zeithorizont ist ein Witz. Wie haben ein Problem, wenn wir die Temperaturerhöhung nicht auf 1.5 Grad Celsius begrenzen können. (siehe IPCC Bericht)

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

-

Elektronisch an:
netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 4. Mai 2022

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

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir nehmen im Rahmen der rubrizierten Vernehmlassung Stellung zur Vorlage. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Aufgrund der hohen Bedeutung der Nationalstrassen für Bevölkerung und Volkswirtschaft unterstützt die SVP Schweiz den Zahlungsrahmen 2024-2027 zugunsten des Ausbaus, Betriebs und Unterhalts der Nationalstrassen. Allerdings fordert die SVP, dass der Zahlungsrahmen 2024-2027 angesichts der massiven Kapazitätsengpässe nach oben korrigiert und der kapazitätserweiternde Ausbau der Nationalstrassen deutlich beschleunigt wird. Zudem fordert sie den Bundesrat mit Nachdruck dazu auf, die Vorlage unter Berücksichtigung der nachfolgend dargelegten Aspekte zu überarbeiten, um so die drohenden enormen künftigen Kosten für Volkswirtschaft und Steuerzahler zu vermeiden, welche ein verschleppter Ausbau zur Folge hätte. Darüber hinaus verlangt die SVP, dass der Bundesrat wie bereits angekündigt schnellstmöglich einen Entwurf zuhanden des Parlamentes verabschiedet, der auch Elektrofahrzeuge zur Mitfinanzierung der Strasseninfrastruktur verpflichtet, um die Finanzierung der für Bevölkerung und Volkswirtschaft bedeutendsten Infrastruktur auch langfristig zu sichern.

Versprechen einlösen: Dem Ausbau der Nationalstrassen Priorität einräumen

Die finanziellen Mittel zum Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen stehen im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) zur Verfügung. Bei der deutlichen Zustimmung zum NAF durch das Stimmvolk, hat dieses in erster Linie die Staubekämpfung, die Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Strassennetzes sowie den Werterhalt im Auge gehabt. Damit muss nun – im Interesse der gesamten Volkswirtschaft und auch der Umwelt – rasch vorwärts gemacht werden. Es gilt bei der Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz das Tempo wesentlich zu erhöhen, sofern wir wegen den zunehmenden Staustunden nicht gravierende negative Folgen für Gewerbe, Wirtschaft, Tourismus sowie die Umwelt («Stop and Go» lässt Schadstoffbelastung explodieren) in Kauf nehmen wollen. Denn 2019 wurden erneut mehr Staustunden als in den Vorjahren verzeichnet. So wurden 2019 30'230 Staustunden gezählt. Zwischen 2010 und 2019 haben sich die Staustunden auf den Schweizer Nationalstrassen somit verdoppelt. Der grösste Teil davon wurde durch Verkehrsüberlastungen (88 Prozent) verursacht, ein deutliches Symptom von Kapazitätsengpässen. Ein Ende der zunehmenden Staustunden ist nicht in Sicht, was für Gesellschaft und Volkswirtschaft wiederum enorme Kosten

bedeutet. Gemäss den Verkehrsperspektiven des UVEK¹ wird die Verkehrsleistung auf der Strasse bis 2040 im motorisierten Individualverkehr um mindestens 18 Prozent und im Güterverkehr um rund 33 Prozent ansteigen (jeweils gegenüber 2010; Erläuternder Bericht des Bundesrates zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens, S. 11).

Dringend notwendiger Ausbau vor zunehmenden Luxusprojekten

Zusätzliche neue LKW-Abstellplätze sind dringend und die Umnutzung des Panzenstreifens als schnell und verhältnismässig leicht zu realisierende Entlastungsmassnahme unterstützt die SVP. Hingegen ist die SVP gegen die Finanzierung von überbeurteilten Lärmschutzmassnahmen, Wildtierpassagen und Filtration von Strassenabwasser mit Geld aus dem NAF. Diese Kosten werden der Strasse künstlich und zum Teil mittels intransparenter Verwaltungsprozesse (zunehmende Richtpläne etc.; siehe nachfolgenden Abschnitt zur Behördenverbindlichkeit von Strategien und anderen Konzepten des Bundesrates) und ohne demokratische Legitimation aufgezwungen. Diese zweckentfremdeten Gelder fehlen der Nationalstrasse anschliessend beim Ausbau, aber auch beim notwendigen Substanzerhalt, um höhere Kostenfolgen in der Zukunft zu vermeiden. Solche aufgezwungenen Kosten sind – falls überhaupt nötig – über die jeweiligen Kredite für Umweltschutz, Gewässerschutz, Tierschutz etc. zu finanzieren.

Darüber hinaus stellt die SVP mit Befremden fest, dass seit Jahren die «Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen» bei weitem stärker gewachsen sind, als jene für Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen selbst. So haben sich die Beiträge an die Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen allein zwischen 2019 und 2021 mehr als verdoppelt und nahmen von 180 Mio. Franken auf rund 393 Mio. Franken zu, was einer Zunahme von über 118 Prozent entspricht. Zum Vergleich: Im selben Zeitraum haben die Mittel für Ausbau und Unterhalt der Nationalstrassen um gerade mal 15 Prozent zugenommen, jene für die Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen haben sogar um 35 Prozent abgenommen.

Die SVP verlangt eine sofortige Umlagerung der Mittel von den «Beiträgen für Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen» zugunsten des Ausbaus und Unterhalts sowie der Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen. Die Städte und Agglomerationen erhalten genügend andere Mittel zur Finanzierung ihrer Anschlussstrukturen und Luxusprojekte.

Ungebremste Zuwanderung macht Beschleunigung des Infrastrukturausbaus notwendig

In Bezug auf die Kapazität unseres Nationalstrassennetzes gibt es also dringenden Handlungsbedarf, insbesondere angesichts der stetigen Zuwanderung des vergangenen Jahrzehnts, was nicht nur zu mehr Personen- sondern auch zu weit mehr Güterverkehr auf unseren Nationalstrassen geführt hat, als dies ursprünglich beim Bau der heutigen Infrastruktur prognostiziert wurde. Die SVP erinnert den Bundesrat und besonders auch die linksgrünen Parteien daran, dass wer A sagt, auch B sagen muss: Ein Ausbau der Nationalstrassenkapazität ist somit unausweichlich und entsprechend zu beschleunigen. Darüber hinaus hat auch das Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft erheblich zugenommen: Die Überlastung der Nationalstrassen nahm zwischen 1990 und 2019 um 137 Prozent zu, währenddem die Bevölkerung um 28 Prozent zunahm. Verkehrslenkende und effizienzsteigernde

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Verkehrsperspektiven 2040, Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs in der Schweiz.

Massnahmen vermögen nicht einen jahrelang vernachlässigten Ausbau zu kompensieren und den zunehmenden Mehrverkehr zu absorbieren, dies muss selbst der Bundesrat in seinem erläuternden Bericht eingestehen (S. 12 ff.).

Die SVP verlangt entsprechend griffige Korrekturen beim geplanten Ausbau der Nationalstrassen und der engpassbeseitigenden Projekte. So sind neben einem generell beschleunigten Ausbau der Nationalstrassen Ausbauprojekte bei Nadelöhren auch sinnvolle und entlastende Einzelprojekte zu evaluieren und an die Hand zu nehmen (bspw. «Hirzelverbindung» zwischen N3 und N14 als Entlastungsverbindung zwischen Ost- und Innerschweiz).

Bundesrat beraubt das Nationalstrassennetz um seine langfristige Entwicklungsperspektive

Ohne weitere Begründung wird das Nationalstrassennetz um seine langfristige Weiterentwicklung im Vergleich zur letzten Botschaft beraubt. Sah das vorgeschlagene Zukunftsbild damals noch vor, das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2×3 Spuren auszubauen, verweist die vorliegende Botschaft auf «Massnahmen zur effizienten Nutzung des Bestehenden». Dies wird einer bedarfsgerechten Anpassung des Nationalstrassennetzes auf Basis des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nicht gerecht. Die vom Bundesrat aufgelisteten Massnahmen mögen allenfalls zu einer besseren Nutzung des bestehenden Netzes beitragen, jedoch missachtet diese Vorgehensweise vollends die Realität: Während die Bevölkerung wächst, nimmt die Überlastung der Nationalstrassen wie bereits dargelegt seit Jahren im Verhältnis wesentlich schneller zu.

Die SVP Schweiz verlangt deshalb, dass die für die Schweizer Volkswirtschaft wichtigste Verkehrsinfrastruktur weiterhin eine langfristige bedarfsgerechte Perspektive bestehen bleibt. Für die kommenden Generationen wäre die ersatzlose Aufgabe einer langfristigen Planung des Nationalstrassennetzes unverantwortlich, da das Parlament zu jedem Zeitpunkt ein Strassenprojekt aufgeben kann; was jedoch voraussetzt, dass die oft über Jahrzehnte dauernden Planungsarbeiten jetzt nicht leichtfertig abgebrochen werden. Zudem sind die nationalen Strassenbauprojekte nachhaltig und auch für einen zunehmend defossilierten Strassenverkehr essenziell.

Effizienzsteigerungen innerhalb der Verwaltung würden Ausbau wesentlich beschleunigen.

Wie die bundesrätliche Botschaft festhält, kommt es in der Umsetzung der vom Parlament verbindlich beschlossenen Strassenprojekte leider zu erheblichen Verzögerungen. Wenn auf die einzelnen Projekte konkret eingegangen wird, lässt sich feststellen, dass gewisse verwaltungsinterne Prozesse redundant sind. So wird mehrfach eine Ämterkonsultation innerhalb der Bundesverwaltungen zu den unterschiedlichen Schritten innerhalb der Projektierung durchgeführt, obwohl sich der Nutzen für die Allgemeinheit nicht erschliessen lässt. Eine einmalige Ämterkonsultation zu Beginn der Projektierung wäre aus Sicht der SVP ausreichend.

Die SVP fordert den Bundesrat auf, die Projektierung auf diesen Aspekt hin deutlich zu straffen, damit die Strassenprojekte von verwaltungsinternen Prozessen nicht unnötig verzögert werden und der Entscheid des Parlaments effizient umgesetzt wird.

Behördenverbindlichkeit von anderen Strategien, welche nicht demokratisch legitimiert sind

Das Raumkonzept Schweiz, der Sachplan Verkehr (Teil Programm), die Verkehrsperspektiven 2050, die langfristige Klimastrategie der Schweiz, die Strategie Biodiversität Schweiz und die Bodenstrategie Schweiz werden in der bundesrätlichen Botschaft - subsummiert als «Strategien des Bundesrats» - als «übergeordnete Strategien und Ziele des Bundes» aufgeführt, obwohl diese verwaltungsinternen Papiere weder vom Souverän noch vom Parlament genehmigt wurden. Nichtsdestotrotz nennen sie sich behördenverbindlich für sämtliche Stufen des föderalen Aufbaus der Schweiz, was weder verfassungsmässig noch gesetzlich verankert ist. Die SVP lehnt dieses Vorgehen des Bundesrates entschieden ab und verlangt, dass der Bundesrat inskünftig auf solche «Konzepte» und «Strategien» verzichtet, welche sich ungerechtfertigterweise eine Behördenverbindlichkeit anmassen. Diese unilateral entschiedenen, nicht demokratisch verabschiedeten Strategien, mögen eine Orientierung über den Willen des Bundesrates darstellen, sie können aber weder für die Entwicklung der Strasseninfrastruktur noch in anderen Bereichen behördenverbindlich sein.

Elektromobilität schnellstmöglich bei Infrastrukturfinanzierung miteinbeziehen

Der technische Wandel (immer mehr Elektrofahrzeuge, selbstfahrende Fahrzeuge) wird an den Kapazitätsengpässen nichts ändern, im Gegenteil: Die zunehmende Mobilität, die wachsende Bevölkerung sowie die politische Realität in unseren Nachbarländern (Stichwort: «Strasse first»), werden auch in den kommenden Jahrzehnten für einen massiven Zuwachs beim Strassenverkehr sorgen. Wie bereits oben dargelegt, wird auch künftig die Verkehrsleistung auf der Strasse gemäss den Prognosen des Bundesrates für Raumentwicklung bis 2040 weiter stark zunehmen. Allerdings tragen Elektrofahrzeuge viel weniger zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur bei, als dies Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren aufgrund des Mineralölsteuerzuschlags tun. Der Bundesrat hat bereits mehrfach angekündigt, dem Parlament einen Entwurf (bspw. der Einführung einer «Kilometerabgabe») vorzulegen, der diesen Missstand beseitigt und die Finanzierung des NAF langfristig sicherstellt. Die SVP verlangt, dass der Bundesrat diesen Worten baldmöglichst Taten folgen lässt und einen solchen Entwurf zuhanden des Parlaments verabschiedet. Einer fahrleistungsbezogenen Abgabe («Kilometerabgabe») steht die SVP klar ablehnend gegenüber, sofern der Bund die Kosten für die Benutzung der Mobilitätsinfrastruktur nicht verursachergerecht und verkehrsträgerunabhängig auf die Benutzer verteilt und so sämtliche Verkehrsträger und sämtliche Pendlergruppen (z.B. auch Benutzer von Verbundabonnements) gleichermassen miteinbezieht. Demgegenüber würde eine «Kilometerabgabe» vor allem die Motorfahrzeugbesitzer einseitig höher belasten. Auch gegen ein verkehrslenkendes «Road-Pricing» würde sich die SVP vehement zur Wehr setzen. Hierzu erinnert die SVP an die von ihr geäusserten Standpunkte im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens über Pilotprojekte zu Mobility-Pricing.²

Aufgrund der hohen Bedeutung der Nationalstrassen für Bevölkerung und Volkswirtschaft unterstützt die SVP den Zahlungsrahmen zugunsten des Ausbaus, Betriebs und Unterhalts der Nationalstrassen. Allerdings fordert die SVP den Bundesrat mit Nachdruck dazu auf, die Vorlage unter Berücksichtigung der zuvor angelegten Aspekte zu überarbeiten, um so die drohenden enormen künftigen Kosten

² <https://www.svp.ch/partei/positionen/vernehmlassungen/bundesgesetz-ueber-pilotprojekte-zu-mobility-pricing/> (Stand 27.04.2022)

für Volkswirtschaft und Steuerzahler zu vermeiden, welche ein verschleppter Ausbau zur Folge hätte.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Schönengrund, 08. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme SVP Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die SVP Appenzell Ausserrhoden hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, die SVP AR ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales



Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung der SVP AR nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Die SVP AR hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Die SVP AR fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung.



Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für die SVP AR ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die SVP AR beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich die SVP AR nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte,



welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert die SVP AR, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Ständekommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die SVP AR teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Volkspartei Appenzell Ausserrhoden

Anick Reto Volger
Präsident



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

SVP Schweizerische Volkspartei des Bezirks Hinwil
René Schweizer, Präsident
Freihofweg 17
8497 Fischenthal

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

8340 Hinwil, 25. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend unsere Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Die SVP des Bezirks Hinwil begrüsst insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Insbesondere für die ganz direkt betroffenen Gemeinden Seegräben, Wetzikon, Gossau und Hinwil ist diese Realisierung zwingend notwendig. Ausgeführte sowie angedachte Verkehrsberuhigungen haben gegenwärtig keine Wirkung, da es für die Durchfahrt durch unsere Gemeinden bis heute wirklich keine Alternative gibt.

Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur.

Das unterstützen wir, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

SVP des Bezirks Hinwil

Der Präsident

Die Aktuarin

René Schweizer

Ruth Frei



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

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Hombrechtikon, 31. März 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA, einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen (zusätzliche Spuren, weitere Tunnels) erstellt werden, muss die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!

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?

Nicht in allen Teilen: Bei zugeteilten Mitteln (Erläuterungen Kap. 2.3.7.1, Umfang sowie Faktenblatt) für die planerische Weiterbearbeitung fehlen Mittel für Projekte, die zurzeit noch nicht im Ausbauschnitt 2023 drin sind, obwohl sie aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung einer Bearbeitung bedürfen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige heutige Problem im Bereiche der Lücke ist vom ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Situation auf den 6 Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete ist für die Bevölkerung schlichtweg untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich sind wir – bei oben dargelegten Einschränkungen – einverstanden. Die Schliessung der Lücke in der N15 würde zwar ebenfalls hineingehören. Wir haben aber Verständnis, dass er es aufgrund des heutigen Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil die Lücke ein krasser Mangel im System der Nationalstrassen sowie in der N15 selber darstellt, fordern wir heute schon dessen Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N 15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 in Kürze wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Der Baubeginn an beiden Enden der A53, heute N15 war im Jahr 1972. Seit 1989 klafft nun die Lücke von Uster Ost bis Betzholz. Es gab zwar unzählige Versprechungen, Varianten, Projekte und auch Störmanöver. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt durch eine restriktive Auslegung des Moorschutzartikels seitens des Bundesgerichtes versenkt.
- 50 Jahre lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die Gemeinden und deren Bevölkerung seit 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärmbelastung.
- Die N15 hat heute nebst kantonal gemachtem auch überregionalen Verkehr zu bewältigen. Aus den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerland, aus Linthebene und Ausserschwyz in Richtung Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt ein Teil des Ferienverkehrs Richtung Südostschweiz aus der Agglomeration Zürich und nördlichen Teilen der Schweiz.
- All dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch Oberländer Dörfer und Städte. Ganze 6 Kilometer, somit 2/3 der 9 Kilometer zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und jener bei Hinwil/Betzholz führen mitten durch stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei an zahlreiche geschützten Bauobjekte und sogar 0.7 Kilometern Hochhausgebiet.

- Die Belastungen sind in allen Gemeinden, besonders aber in Wetzikon massiv. Das schadet auch dem öffentlichen Verkehr enorm. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt zirka 30'000 Fzg. in Unterwetzikon, bei hohem Anteil Schwerverkehr. Genau hier liegt auch der Bahnhof Wetzikon, einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundene Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Strassenverkehr behindert die durchaus gewünschte Steigerung der ÖV-Nutzung genauso wie den Fuss- und Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler.
- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, dabei Wetzikon als regionales Zentrum mit heute schon über 25'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung eingeschränkt, ja es fehlt längerfristige Planungssicherheit.

→ **Das alles ist untragbar und unerträglich.**

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

- Der Bund weist in seinen Erläuterungen zutreffend darauf hin, dass das Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Auch das Bundesgericht erkannte in seinem Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
- Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen dringend entlastet werden, auch im Interesse von Fussgängern oder Velofahrer. Das Vorhaben umfasst genau zu diesem Zwecke zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der umfahrenen Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz", wie im Erläuternden Bericht festgehalten wird.
- Vom Lückenschluss profitieren, wie in den Unterlagen ebenfalls ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Unsere Landschaft ist uns wichtig! Deswegen sehen wir es äusserst positiv, dass nun dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen und in hohem Masse Rechnung getragen wird. Die Strasse verläuft in diesem Streckenstück fast ausschliesslich in Tunnels.
- Der Verein ZOS nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts in einer vorbereitenden Studie die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Er weist gleichzeitig darauf hin, dass hier bereits umfangreiche Vorarbeiten und Studien vorliegen. Unserer Auffassung nach muss die zeitlich schneller und politisch besser realisierbare Variante umgesetzt werden.
- Äusserst unbefriedigend ist für die Zürcher Oberländer Bevölkerung der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.1.2022). Der Verein ZOS weist nachdrücklich darauf hin, dass diese zeitliche Einordnung für die N15 nicht nur widersprüchlich, sondern geradezu falsch ist.

Wir danken dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat aber eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt.

SVP Bezirk Meilen

Tumasch Mischol, Präsident

Breitlenweg 2, 8634 Hombrechtikon

tumasch@mischol.com, 079 406 45 26



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Bauma, den 4. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

[JA, einverstanden.](#)

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

[Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen \(zusätzliche Spuren, weitere Tunnels\) erstellt werden, muss die **Schliessung vorhandener Lücken** im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!](#)

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?

[JA](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Der Lückenschluss ist längst fällig. Das heutige Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Lage längs der 6 Kilometer mitten durch die Zürcher Oberländer Siedlungsgebiete ist schon lange untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir sind nicht gegen die enthaltenen Projekte. Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört jedoch ebenfalls hinein**. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder – alternativ – schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine **rasche Erstellung**.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen in aller Kürze, wie folgt:

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Wir im Zürcher Oberland wurden immer nur getröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. **Täglich (DTV) 30'000** Fahrzeuge passieren auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der **ÖV** trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der **S-Bahn-Knoten Wetzikon** mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passagieren ist in seiner Funktionsfähigkeit **erheblich behindert**.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert. **Es ist höchste Zeit**.

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz. Seit 1989 warten wir darauf.

von Euw, Paul, Kantonsrat und Präsident SVP Bezirk Pfäffikon, Unterdorfstrasse 56, 8494 Bauma



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Egg, 10. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
[JA, einverstanden.](#)
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
[Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen \(zusätzliche Spuren, weitere Tunnels\) erstellt werden, muss die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!](#)

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?
[Nicht in allen Teilen: Bei zugeteilten Mitteln \(Erläuterungen Kap. 2.3.7.1, Umfang sowie Faktenblatt\) für die planerische Weiterbearbeitung fehlen Mittel für Projekte, die zurzeit noch nicht im Ausbauschnitt 2023 drin sind, obwohl sie aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung einer Bearbeitung bedürfen.](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige heutige Problem im Bereiche der Lücke ist vom ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Situation auf den 6 Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete ist für die Bevölkerung schlichtweg untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich sind wir – bei oben dargelegten Einschränkungen – einverstanden. Die Schliessung der Lücke in der N15 würde zwar ebenfalls hineingehören. Wir haben aber Verständnis, dass er es aufgrund des heutigen Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil die Lücke ein krasser Mangel im System der Nationalstrassen sowie in der N15 selber darstellt, fordern wir heute schon dessen Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N 15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 in Kürze wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Der Baubeginn an beiden Enden der A53, heute N15 war im Jahr 1972. Seit 1989 klafft nun die Lücke von Uster Ost bis Betzholz. Es gab zwar unzählige Versprechungen, Varianten, Projekte und auch Störmanöver. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt durch eine restriktive Auslegung des Moorschutzartikels seitens des Bundesgerichtes versenkt.
- 50 Jahre lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die Gemeinden und deren Bevölkerung seit 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärmbelastung.
- Die N15 hat heute nebst kantonal gemachtem auch überregionalen Verkehr zu bewältigen. Aus den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerland, aus Linthebene und Ausserschwyz in Richtung Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt ein Teil des Ferienverkehrs Richtung Südostschweiz aus der Agglomeration Zürich und nördlichen Teilen der Schweiz.
- All dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch Oberländer Dörfer und Städte. Ganze 6 Kilometer, somit 2/3 der 9 Kilometer zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und jener bei Hinwil/Betzholz führen mitten durch stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei an zahlreiche geschützten Bauobjekte und sogar 0.7 Kilometern Hochhausgebiet.
- Die Belastungen sind in allen Gemeinden, besonders aber in Wetzikon massiv. Das schadet auch dem öffentlichen Verkehr enorm. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt zirka 30'000 Fzg. in Unterwetzikon, bei hohem Anteil Schwerverkehr. Genau hier liegt auch der Bahnhof Wetzikon, einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundene Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Strassenverkehr behindert die durchaus gewünschte Steigerung der ÖV-Nutzung genauso wie den Fuss- und

Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler.

- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, dabei Wetzikon als regionales Zentrum mit heute schon über 25'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung eingeschränkt, ja es fehlt längerfristige Planungssicherheit.
- **Das alles ist untragbar und unerträglich.**

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

- Der Bund weist in seinen Erläuterungen zutreffend darauf hin, dass das Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Auch das Bundesgericht erkannte in seinem Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
- Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen dringend entlastet werden, auch im Interesse von Fussgängern oder Velofahrer. Das Vorhaben umfasst genau zu diesem Zwecke zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der umfahrenen Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz", wie im Erläuternden Bericht festgehalten wird.
- Vom Lückenschluss profitieren, wie in den Unterlagen ebenfalls ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Unsere Landschaft ist uns wichtig! Deswegen sehen wir es äusserst positiv, dass nun dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen und in hohem Masse Rechnung getragen wird. Die Strasse verläuft in diesem Streckenstück fast ausschliesslich in Tunnels.
- Der Verein ZOS nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts in einer vorbereitenden Studie die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Er weist gleichzeitig darauf hin, dass hier bereits umfangreiche Vorarbeiten und Studien vorliegen. Unserer Auffassung nach muss die zeitlich schneller und politisch besser realisierbare Variante umgesetzt werden.
- Äusserst unbefriedigend ist für die Zürcher Oberländer Bevölkerung der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.1.2022). Der Verein ZOS weist nachdrücklich darauf hin, dass diese zeitliche Einordnung für die N15 nicht nur widersprüchlich, sondern geradezu falsch ist.

Wir danken dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat aber eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt.

SVP Bezirk Uster, Tobias Infortuna, Seewisenstrasse 35, 8132 Egg



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

SVP Wetzikon
Philipp Zopp, Fraktionspräsident
Güetlistrasse 4
8620 Wetzikon

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

8620 Wetzikon, 19. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend unsere Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
JA, unbedingt.
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
JA. Die Lücke der Oberlandautobahn muss nun endlich geschlossen werden und prioritär behandelt werden, bevor im Grossraum Zürich irgendwelche anderen Kapazitäten ausgebaut werden. Alles andere wäre lediglich eine «Pflasterli»-Politik.

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?
JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Die SVP Wetzikon begrüsst vor allem die Aufnahme des **Lückenschlusses in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Im erläuternden Bericht ist klar dargelegt, dass im Zürcher Oberland ein gravierendes Verkehrsproblem besteht. Stark betroffen ist unter anderem die Stadt Wetzikon. Auf der Hauptverkehrsachse zwischen Hinwil (Rapperswilerstrasse), Wetzikon (Zürcherstrasse) und Aathal (Aathalstrasse) kommt es häufig zu Überlastungen, so dass es zu Ausweichverkehr in den jeweiligen Städten bzw. Dörfern kommt. Dies ist für die Bevölkerung schlichtweg untragbar. Ausgeführte und angedachte Verkehrsberuhigungen zeigen leider keine Wirkung. Deshalb ist für uns der Lückenschluss längst überfällig.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Das Hauptaugenmerk liegt hier aber vor allem auf der **raschen Umsetzung** des Projekts. Ein baureifes Projekt erst im Jahr 2040 käme zu spät. Es ist alles daran zu setzen, dass die Lückenschliessung vor dem Jahr 2040 erfolgt.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Das Zürcher Oberland wird nun seit 1989 verträstet. Der Verkehr hat auf der oben erwähnten Achse (Aathal-Wetzikon-Hinwil) um 50% zugenommen. Dies entspricht zurzeit 30'000 Fahrzeugen pro Tag, weshalb die Strecke chronisch überlastet ist. Die Einwohnerinnen und Einwohner von Wetzikon leiden unter dem Verkehr, dem Lärm und den täglichen Staus. Dies gilt ebenfalls für Velofahrer, Fussgänger und den ÖV.

Hinzu kommt in Wetzikon, dass die geplante Umfahrungsstrasse (Westtangente), welche seit 1989 im kantonalen Richtplan eingetragen ist, vom Kanton aus schwer nachvollziehbaren Gründen nicht mehr weiterverfolgt wird.

«Die bisherige Planung ging davon aus, dass der Schutzperimeter nach Vorliegen des Strassenprojekts geringfügig angepasst werden könnte. Die Kompetenz für diese Anpassung liegt beim Bund. Aus diesem Grund hat der Regierungsrat das Bundesamt für Umwelt (BAFU) um eine Beurteilung der Situation gebeten. Das BAFU kommt nun zum Schluss, dass sowohl die Anpassung des Perimeters wie auch der Bau der Westtangente in der geplanten Form nicht zulässig sind.»

Für Wetzikon ist das äusserst stossend und sehr unbefriedigend. Die SVP Wetzikon ist der Meinung, dass gemäss dem Verhältnismässigkeitsprinzip die Abgrenzung der Moorlandschaft im Bereich raumplanungsgesetz-konformer Bauzonen besonders sorgfältig zu prüfen ist und im Zweifel auf den Einbezug der entsprechenden Parzellen in den Moorlandschaftsperimeter zu verzichten wäre. Vielleicht haben Bund und Kanton in dieser Sache ein Einsehen und kommen im Lichte der Fakten nochmals auf ihre Beurteilung zurück.

Äusserst unbefriedigend ist für die Zürcher Oberländer Bevölkerung der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.1.2022).

Es ist höchste Zeit. Jedes Jahr zählt und wir hoffen auf eine baldige Entlastung für Wetzikon und die Bevölkerung des Zürcher Oberlands.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

SVP Wetzikon

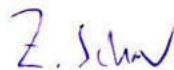
Fraktionspräsident

Philipp Zopp



Aktuar

Zeno Schärer



per E-Mail:
netzplanung@astra.admin.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St.Gallen, 30. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum genannten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St. Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschritt 2023 aufnimmt.

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus – mit entsprechend negativen Folgen auf die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region aus. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der

Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg隧nels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Die SVP wird sich auch in Zukunft mit grossem Engagement dafür einsetzen, dass die Planungs- und Umsetzungsarbeiten auch auf kantonaler und städtischer Ebene mit Hochdruck weitergehen.

Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt.

Zubringer Appenzellerland

Im Rahmen der nächsten Schritte des STEP ist nach unserer Auffassung auch der Zubringer Appenzellerland aufzunehmen. Dieser muss aus Sicht der SVP Kanton St.Gallen mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Dabei können neben Herisau auch St.Gallen/Winkeln und Gossau vom Durchfahrtsverkehr entlastet werden.

Zusammenfassung

Wir begrüssen ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg隧nel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschnitt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt.

Dem Projekt Zubringer Appenzellerland soll darüber hinaus ebenfalls einen konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Wir danken Ihnen für **Kenntnisnahme** und **Berücksichtigung** unserer **Anträge** und **Überlegungen**.

Freundliche Grüsse
SVP des Kantons St.Gallen



Walter Gartmann
Präsident



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Dübendorf, 4. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend als PDF- sowie WORD-Datei unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
[JA, einverstanden.](#)
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
[Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen \(zusätzliche Spuren, weitere Tunnels\) erstellt werden, muss die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!](#)

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?
[Nicht in allen Teilen: Bei zugeteilten Mitteln \(Erläuterungen Kap. 2.3.7.1, Umfang sowie Faktenblatt\) für die planerische Weiterbearbeitung fehlen Mittel für Projekte, die zurzeit noch nicht im Ausbauschnitt 2023 drin sind, obwohl sie aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung einer Bearbeitung bedürfen.](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige heutige Problem im Bereiche der Lücke ist vom ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Situation auf den 6 Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete ist für die Bevölkerung schlichtweg untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich sind wir – bei oben dargelegten Einschränkungen – einverstanden. Die Schliessung der Lücke in der N15 würde zwar ebenfalls hineingehören. Wir haben aber Verständnis, dass er es aufgrund des heutigen Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil die Lücke ein krasser Mangel im System der Nationalstrassen sowie in der N15 selber darstellt, fordern wir heute schon dessen Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N 15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 in Kürze wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Der Baubeginn an beiden Enden der A53, heute N15 war im Jahr 1972. Seit 1989 klafft nun die Lücke von Uster Ost bis Betzholz. Es gab zwar unzählige Versprechungen, Varianten, Projekte und auch Störmanöver. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt durch eine restriktive Auslegung des Moorschutzartikels seitens des Bundesgerichtes versenkt.
- 50 Jahre lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die Gemeinden und deren Bevölkerung seit 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärmbelastung.
- Die N15 hat heute nebst kantonal gemachtem auch überregionalen Verkehr zu bewältigen. Aus den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerland, aus Linthebene und Ausserschwyz in Richtung Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt ein Teil des Ferienverkehrs Richtung Südostschweiz aus der Agglomeration Zürich und nördlichen Teilen der Schweiz.
- All dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch Oberländer Dörfer und Städte. Ganze 6 Kilometer, somit 2/3 der 9 Kilometer zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und jener bei Hinwil/Betzholz führen mitten durch stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei an zahlreiche geschützten Bauobjekte und sogar 0.7 Kilometern Hochhausgebiet.
- Die Belastungen sind in allen Gemeinden, besonders aber in Wetzikon massiv. Das schadet auch dem öffentlichen Verkehr enorm. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt zirka 30'000 Fzg. in Unterwetzikon, bei hohem Anteil Schwerverkehr. Genau hier liegt auch der Bahnhof Wetzikon, einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundene Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Strassenverkehr behindert die durchaus gewünschte Steigerung der ÖV-Nutzung genauso wie den Fuss- und

Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler.

- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, dabei Wetzikon als regionales Zentrum mit heute schon über 25'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung eingeschränkt, ja es fehlt längerfristige Planungssicherheit.
- **Das alles ist untragbar und unerträglich.**

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

- Der Bund weist in seinen Erläuterungen zutreffend darauf hin, dass das Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Auch das Bundesgericht erkannte in seinem Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
- Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen dringend entlastet werden, auch im Interesse von Fussgängern oder Velofahrer. Das Vorhaben umfasst genau zu diesem Zwecke zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der umfahrenen Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz", wie im Erläuternden Bericht festgehalten wird.
- Vom Lückenschluss profitieren, wie in den Unterlagen ebenfalls ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Unsere Landschaft ist uns wichtig! Deswegen sehen wir es äusserst positiv, dass nun dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen und in hohem Masse Rechnung getragen wird. Die Strasse verläuft in diesem Streckenstück fast ausschliesslich in Tunnels.
- Der Verein ZOS nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts in einer vorbereitenden Studie die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Er weist gleichzeitig darauf hin, dass hier bereits umfangreiche Vorarbeiten und Studien vorliegen. Unserer Auffassung nach muss die zeitlich schneller und politisch besser realisierbare Variante umgesetzt werden.
- Äusserst unbefriedigend ist für die Zürcher Oberländer Bevölkerung der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.1.2022). Der Verein ZOS weist nachdrücklich darauf hin, dass diese zeitliche Einordnung für die N15 nicht nur widersprüchlich, sondern geradezu falsch ist.

Wir danken dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat aber eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt.

Für Auskünfte:

Tomasch Mischol, Präsident SVP Bezirk Meilen, mischol@yds.ch

Gregor A. Rutz, Nationalrat; rutz@rutz-partner.ch

Bruno Walliser, Nationalrat; bruno.walliser@parl.ch

Erich Vontobel, Kantonsrat; evontobel@bluewin.ch

SVP Kanton Zürich

Lagerstrasse 14

8600 Dübendorf

sekretariat@svp-zuerich.ch

Freundliche Grüsse
SVP Kanton Zürich



Benjamin Fischer Werner Gartenmann
Parteipräsident Parteisekretär



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Dübendorf, 4. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend als PDF- sowie WORD-Datei unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA, einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen (zusätzliche Spuren, weitere Tunnels) erstellt werden, muss die **Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!**

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Der Lückenschluss ist längst fällig. Das heutige Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Lage längs der 6 Kilometer mitten durch die Zürcher Oberländer Siedlungsgebiete ist schon lange untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir sind nicht gegen die enthaltenen Projekte. Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört jedoch ebenfalls hinein**. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder – alternativ – schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine **rasche Erstellung**.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen in aller Kürze, wie folgt:

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Wir im Zürcher Oberland wurden immer nur vertröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. **Täglich (DTV) 30'000** Fahrzeuge passieren auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der **ÖV** trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der **S-Bahn-Knoten Wetzikon** mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passagieren ist in seiner Funktionsfähigkeit **erheblich behindert**.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert. **Es ist höchste Zeit**.

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz. Seit 1989 warten wir darauf.

Für Auskünfte:

Tumasch Mischol, Präsident SVP Bezirk Meilen, mischol@yds.ch

Gregor A. Rutz, Nationalrat; rutz@rutz-partner.ch

Bruno Walliser, Nationalrat; bruno.walliser@parl.ch

Erich Vontobel, Kantonsrat; evontobel@bluewin.ch

SVP Kanton Zürich
Lagerstrasse 14
8600 Dübendorf
sekretariat@svp-zuerich.ch

Freundliche Grüsse
SVP Kanton Zürich



Benjamin Fischer
Parteipräsident

Werner Gartenmann
Parteisekretär



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

SVP Schweizerische Volkspartei Seegräben
Hans-Heinrich Heusser, Präsident
Usterstrasse 27
8607 Seegräben

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

8607 Seegräben, 15. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend unsere Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Die SVP Seegräben begrüsst insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Insbesondere ist die durch den Ortsteil Aathal, also mitten durch die Gemeinde Seegräben führende Hauptverkehrsachse meistens derart und häufig überlastet und blockiert, dass sich der Verkehr durch die eigentlichen Wohngebiete einen Weg suchen muss. Ausgeführte sowie angedachte Verkehrsberuhigungen haben dabei keine Wirkung, da es für die Durchfahrt durch unsere Gemeinde bis heute wirklich keine Alternative gibt.

Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur getröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unserer Gemeinde leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur.

Das unterstützen wir, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

SVP Seegräben

Der Präsident

Der Aktuar

Hans-Heinrich Heusser

Thomas Meyer

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC
3003 Berne

Par courriel : netzplanung@astra.admin.ch

Berne, le 29 avril 2022

Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales – Prise de position de l'Association des Communes Suisses

Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 26 janvier 2022, vous nous avez soumis l'objet en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1600 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

L'ACS salue le plafond des dépenses de 8,433 milliards de francs pour l'exploitation, l'entretien et les adaptations des routes nationales existantes pour la période 2024-2027. Le programme de développement stratégique (PRODES) des routes nationales revêt une dimension particulière importante pour le niveau communal. Une coordination qualitative de la desserte des routes nationales avec les routes cantonales et communales est nécessaire pour assurer une fluidité du trafic et éviter un trafic de contournement et des goulets d'étranglement dans certaines régions. Les communes sont donc tributaires du bon fonctionnement des routes nationales.

En vous remerciant de prendre en compte les éléments ci-dessus dans la suite des travaux, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Association des Communes Suisses

Le président

Le directeur



Hannes Germann
Conseiller aux États



Christoph Niederberger

Copie à:

Union des villes suisses, Berne

Groupement suisse pour les régions de montagne, Berne



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DETEC

Par courriel: netzplanung@astra.admin.ch

Berne, le 27 avril 2022

Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur le projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

Considérations générales

Comme illustré dans l'étude « [Comment la mobilité modèle les territoires urbains](#) », mandatée par l'UVS, le réseau de routes nationales joue un rôle important pour les villes. D'une part, il permet de canaliser le trafic de transit et de minimiser l'impact négatif de ce-dernier sur les habitantes et habitants des villes. D'autre part, il décharge les villes d'une part importante du trafic interne à l'agglomération, ce qui a un impact positif sur la qualité de vie et les activités économiques en milieu urbain. Du point de vue des villes, l'évolution du réseau autoroutier en milieu urbain devrait poursuivre deux objectifs : la stabilisation des temps de trajet planifiables ainsi que la réparation de la ville par une intégration des routes de grande capacité plus compatible avec la vie en milieu urbain. Dans ce contexte, l'UVS accepte le plafond de dépenses proposé pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027. Maintenir la qualité du réseau de routes nationales est souhaitable.

Concernant l'étape d'aménagement 2023, l'UVS est plus nuancée. Certaines villes la soutiennent, saluant une meilleure desserte routière de leur territoire. D'autres s'y opposent, soulignant qu'une extension du réseau conduirait à une hausse du trafic individuel motorisé. Ceci pourrait aller à l'encontre des objectifs climatiques de la Confédération, le trafic routier représentant aujourd'hui encore près d'un tiers de nos émissions de CO₂. En outre, des préoccupations en matière de consommation



supplémentaire des sols, de perte subséquente de biodiversité, d'accroissement de la consommation d'énergie et d'impact sur le paysage sont exprimées. Dans ce contexte, l'UVS invite le Conseil fédéral à présenter de manière détaillée, dans son message, le lien entre ce projet, d'un côté, et ses stratégies climatique et de report modal vers des moyens de transport moins gourmands en espace, de l'autre. Concernant ce dernier point, une coordination étroite avec le projet de développement d'interfaces multimodales s'impose, ceci avant tout dans le cadre des programmes d'agglomération. Le Conseil fédéral l'évoque brièvement dans son rapport (p. 46), l'UVS l'invite donc à coordonner au mieux les thématiques des routes nationales et des interfaces multimodales.

Positions concernant le projet

- ▶ L'UVS accepte le plafond de dépenses proposé pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027.
- ▶ L'UVS ne se prononce pas sur l'étape d'aménagement 2023. Elle invite le Conseil fédéral à présenter de manière détaillée le lien entre ce projet et les stratégies climatique et de report modal vers des moyens de transport moins gourmands en espace.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à nos remarques, nous vous adressons, Mesdames, Messieurs, nos cordiales salutations.

Union des villes suisses

Président

Kurt Fluri, Conseiller national

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses



Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
Groupement suisse pour les régions de montagne
Gruppo svizzero per le regioni di montagna
Gruppa svizra per las regiuns da muntogna

Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Postfach, 3001 Bern

Bundesamt für Strassen

3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 21. März 2022
TE / I 20

Stellungnahme der SAB zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete SAB bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu randvermerktem Geschäft. Die SAB vertritt die Interessen der Berggebiete und ländlichen Räume in den wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Belangen. Mitglieder der SAB sind 22 Kantone, rund 600 Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen und Einzelmitglieder.

Die Vorlage umfasst einen Verpflichtungskredit von 4,354 Mrd. Fr. für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschnittes 2023 und die Planung weiterer Erweiterungsprojekte sowie einen Zahlungsrahmen von 8,433 Mrd. für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes im Zeitraum 2024 bis 2027. Insgesamt umfasst die Vorlage somit Ausgaben in der Höhe von 12,787 Mrd. Fr.

Im Ausbauschnitt 2023 sollen lediglich fünf Projekte realisiert werden:

- Wankdorf – Schönbühl
- Schönbühl – Kirchberg
- Rheintunnel Basel
- Zweite Röhre Fäsenstabtunnel und
- Dritte Röhre Rosenbergstunnel

Der Handlungsbedarf bei diesen Nationalstrassenabschnitten ist unbestritten. Eine Beseitigung dieser Engpässe insbesondere auf der A1 und A2 liegt im Interesse des ganzen Landes, da die Nationalstrassen das Rückgrat des Strassenverkehrs bilden und das grösste Verkehrsaufkommen bewältigen müssen. Staus auf den Nationalstrassen wirken sich auch auf das nachgelagerte Verkehrsnetz aus.

Enttäuscht ist die SAB hingegen, dass die Projekte aus dem Netzbeschluss Strasse (NEB) nicht Bestandteil des Ausbauschnittes 2023 (Realisierungshorizont 2030) sind und in den Realisierungshorizont 2040 oder sogar noch in weitere Ferne verschoben wurden. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Erwartungen werden somit nicht erfüllt und der Ausbauschnitt 2023 fokussiert einzig auf den Verkehr in Agglomerationsnähe. Das ist für die SAB nicht akzeptabel. **Die SAB lehnt deshalb die Vorlage in der vorliegenden Form ab.**

Aus Sicht der SAB muss die Vorlage nachgebessert werden. Zur Nachbesserung gehören insbesondere:

- die Verschiebung der Verbindung Bellinzona – Locarno in den Ausbauschnitt 2023 des Realisierungshorizontes 2030;
- die Verschiebung der Umfahrung Netstal in den Ausbauschnitt 2023 des Realisierungshorizontes 2030;
- die Aufnahme des Zubringers Appenzellerland in den Realisierungshorizont 2030;
- die Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse BTS in den Realisierungshorizont 2030;
- die Aufnahme der Umfahrung Bivio in den Realisierungshorizont 2030;
- die Aufnahme der Umfahrung Delémont in den Realisierungshorizont 2030.

Die oben genannten Projekte, welche in den Realisierungshorizont 2030 aufgenommen werden sollen, müssen spätestens mit dem Ausbauschnitt 2027 finanziert werden. Die dafür nach Ansicht des Bundes nötigen Abklärungen und Planungsarbeiten müssen im Rahmen des Ausbauschnittes 2023 erfolgen.

Beantwortung der gestellten Fragen.

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Die Vorlage ist einseitig auf die Agglomerationen ausgerichtet. Die hier bestehenden Verkehrsprobleme sind unbestritten. Doch gibt es auch andernorts enorme Verkehrsprobleme, die dringend einer Lösung harren. So ist insbesondere die Situation in der Magadino-Ebene mit der praktisch durchgehend verstopften Hauptstrasse ein unhaltbarer und unerträglicher Zustand. Die Umfahrung Netstal ist in der Planung sehr weit fortgeschritten und kann rasch realisiert werden. Die SAB fordert deshalb die Aufnahme dieser beiden NEB-Projekte in den Ausbauschnitt 2023.

Für weitere NEB-Projekte, namentlich den Zubringer Appenzellerland, die BTS, die Umfahrung Bivio und die Umfahrung Delémont müssen in den nächsten vier Jahren die Planungsarbeiten soweit abgeschlossen werden, dass sie anschliessend in den nächsten Ausbauschnitt 2027 aufgenommen werden können.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die mit der Aufklassierung von 400 km Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz verbundenen Erwartungen werden mit dem vorliegenden Ausbauschnitt nicht erfüllt. Engpässe bestehen nicht nur auf den Hauptachsen in Agglomerationsnähe. Auch die Anbindung der Kantonshauptorte und der Tourismuszentren muss durch ein leistungsfähiges und möglichst staufreies Strassennetz gewährleistet sein. Und die Anbindung der ländlichen Räume an das übergeordnete Strassennetz muss laufend verbessert werden. Die Vorlage berücksichtigt diese Aspekte in keiner Art und Weise. Aus den erwähnten Gründen (Anbindung Kantonshauptorte und touristische Zentren) fordert die SAB die Realisierung der oben erwähnten NEB-Projekte im Ausbauschnitt 2023 respektive spätestens 2027.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Nein, siehe unsere Bemerkungen weiter oben.

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, siehe unsere Bemerkungen weiter oben.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Siehe unsere Bemerkungen zu den NEB-Projekten.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Mit der zunehmenden Dekarbonisierung des Strassenverkehrs wird die zukünftige Finanzierung des Strassenverkehrs zu einer immer drängenderen Frage. Die Erträge der Mineralölsteuer sind rückläufig und es braucht neue Finanzierungsmodelle, welche auch die Elektromobilität und allenfalls andere Mobilitätsformen einbeziehen. Die SAB ist gespannt auf die diesbezüglichen Vorschläge des Bundesrates, welche im Verlaufe des Jahres 2022 erwartet werden.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und

Mit freundlichen Grüssen

**SCHWEIZERISCHE ARBEITSGEMEINSCHAFT
FÜR DIE BERGGEBIETE (SAB)**

Die Präsidentin:

Der Direktor:

Christine Bulliard-Marbach
Nationalrätin

Thomas Egger

Résumé

Le SAB - Groupement suisse pour les régions de montagne - ne peut accepter l'étape d'aménagement 2023 pour les routes nationales, telle qu'elle est présentée actuellement. Ce dossier, qui contient des projets d'extension, ainsi que des dépenses pour l'exploitation et l'entretien de routes nationales, se monte à 12,787 milliards de francs. Pour le SAB, la Suisse doit disposer d'un réseau de routes nationales performant et mettre en place des solutions, afin de réduire les goulets d'étranglement. Cependant, le SAB s'oppose à un projet qui se concentre uniquement sur les besoins des agglomérations. Dans ce cadre, les projets de l'arrêté sur le réseau routier, prêts à être réalisés, doivent être pris en considération. Doivent notamment être intégrés dans cette étape d'aménagement 2023 : la liaison Bellinzone – Locarno, ainsi que le contournement de Netstal. Doivent être intégrés dans la prochaine étape d'aménagement : les contournements de Delémont et de Bivio, la route du lac de Constance - vallée de la Thur et la bretelle d'accès à l'Appenzellerland.

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

29. April 2022

**Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen,
Verpflichtungskredit und Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz:
Stellungnahme economiessuisse**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie uns eingeladen, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft bündelt economiessuisse die Interessen von rund 100'000 Unternehmen mit etwa 2 Mio. Beschäftigten im Inland und weiteren 2 Mio. Beschäftigten im Ausland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und diverse Einzelunternehmen. Alle diese Mitglieder sind an einem hochwertigen, ökonomisch und ökologisch nachhaltigen Gesamtverkehrssystem interessiert, in dem Personen und Güter verlässlich und effizient transportiert werden können. Der Erhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturen sind hierfür wichtige Voraussetzungen und müssen zentraler Bestandteil eines Massnahmenmix zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens sein.

Die Nationalstrassen sind das unbestrittene Rückgrat unseres Verkehrssystems. Sie bewältigen einen Grossteil des Strassenverkehrs, der wiederum einen Grossteil des gesamten Verkehrsaufkommens ausmacht. Gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes dürfte sich dies in absehbarer Zeit nicht ändern. Der Verkehr wird aller Voraussicht nach weiter zunehmen. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung sind der gesellschaftliche Wohlstand und die wirtschaftliche Standortattraktivität – zwei grosse Qualitäten der Schweiz. Vor diesem Hintergrund erweist sich die Weiterentwicklung der Nationalstrassen als unumgänglich. Obwohl sich bspw. mit der Digitalisierung neue Möglichkeiten zur effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastrukturen ergeben, können solche Massnahmen diese Weiterentwicklung nicht vollständig ersetzen. Es muss weiter substanziell in Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen investiert werden. In diesem Sinne begrüßen wir die Vernehmlassungsvorlage, sehen jedoch auch Nachbesserungsbedarf.

Unsere detaillierten Ausführungen finden Sie nachfolgend sowie im dieser Stellungnahme beigelegten Fragebogen.

Planungsgrundlagen und -grundsätze des Bundes sind teilweise nicht ausreichend legitimiert

Die Vernehmlassungsvorlage stützt sich gemäss erläuterndem Bericht sehr stark auf Strategien und Konzepte des Bundesrats ab. Mit einigen dieser Grundlagen, wie der Langfristigen Klimastrategie oder der Bodenstrategie erlegt sich der Bundesrat selbst Leitlinien und Handlungsgrundsätze auf. Andere, allen voran der Programmteil Sachplan Verkehr, haben teilweise auch behördenverbindlichen Charakter für Kantone und Gemeinden. Gemeinsam ist diesen Grundlagen, dass sie den parlamentarischen Prozess nicht durchlaufen haben, und folglich nur begrenzt durch den politischen Prozess legitimiert sind. Dies ist dann besonders problematisch, wenn die erwähnten Grundlagen politisch umstrittene Paradigmenwechsel herbeiführen. Der Programmteil Sachplan Verkehr beinhaltet insbesondere die stärkere Lenkung, Verlagerung oder Reduktion des Mobilitätsaufkommens und damit die prinzipielle Abkehr vom Paradigma des nachfrageorientierten Infrastrukturausbaus. Ebenfalls geht aus dem Programmteil implizit eine stärkere Gewichtung des öffentlich finanzierten Kollektivverkehrs hervor. Der Bund nimmt damit in gewisser Weise strukturellen Einfluss auf die Wirtschaft und Gesellschaft, ohne dass hierfür eine Grundsatzdiskussion geführt oder ein breiter politischer Konsens geschaffen wurde.

In der aktuellen Vernehmlassungsvorlage sind die Einflüsse aus dem Sachplan Verkehr sichtbar, etwa beim Beurteilungsprozess für Projekte. Gemäss erläuterndem Bericht werden Projekte schlechter eingestuft, die «zu einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs führen können oder in Gebieten liegen, in denen der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr tief ist.» Aus unserer Sicht sind solche Kriterien nicht sinnvoll. Individualverkehr und öffentlicher Verkehr erfüllen unterschiedliche Funktionen und Bedürfnisse. Als Verkehrsträger sind sie nicht ohne Weiteres substituierbar. Das zeigt sich gerade in Gebieten, die bisher trotz grossen Anstrengungen noch geringe Anteile von öffentlichem Verkehr ausweisen (bspw. ländliche Gebiete). Es ist zielführend, wenn die Infrastrukturplanung Interdependenzen und Synergien zwischen den Verkehrsträgern berücksichtigt. Dabei dürfen die Mobilitätsbedürfnisse und die freie Verkehrsmittelwahl jedoch nicht ausser Acht gelassen werden.

Langfristperspektive Nationalstrassen fehlt

economieuisse unterstützt sowohl den Zahlungsrahmen für Betrieb und Unterhalt als auch den Ausbauschnitt 2023. Im Vergleich zur letzten Vorlage zum strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (BBl 2018 6949) fehlt aus unserer Sicht allerdings die langfristige Perspektive. So hatte der Bundesrat in der Botschaft 2018 beispielsweise angekündigt, «das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2x3-Spuren auszubauen». Auch hatte er eine umfassende Langfristperspektive mit grundlegenden Entwicklungszielen für das gesamte Nationalstrassennetz vorgelegt. Gewisse langfristige Zielsetzungen finden sich auch in der aktuellen Vorlage wieder, jedoch nicht mehr in der Form eines kohärenten Zukunftsbilds. Somit fordern wir, dass der Bundesrat mit der Botschaft eine solche Langfristperspektive vorlegt, wie er dies auch im Bahnbereich zu tun gedenkt («Bahn 2050»). Gerade angesichts der Tatsache, dass die Weiterentwicklung der Strasseninfrastrukturen immer herausfordernder wird, sind seitens des Bundes klare Ansagen über die langfristigen Potentiale nötig. Diese müssen politisch diskutiert werden.

Vorlage beschränkt sich auf reaktiven Ausbau

Nicht nur stösst die Kapazität auf den Nationalstrassen immer mehr an Grenzen, sondern auch der Spielraum für Kapazitätserweiterungen. In der kleinräumigen Schweiz intensivieren sich mit jedem Ausbauvorhaben die Interessenkonflikte. Es ist deshalb nachvollziehbar, dass der Bund dem Kapazitätsausbau an neuralgischen, stark belasteten Punkten im Netz den Vorrang gewährt und damit die dringendsten Probleme priorisiert. Dennoch sollte die Schweizer Infrastrukturpolitik als Ganzes und der Nationalstrassenausbau im Besonderen auch einen prospektiven Charakter behalten.

Infrastrukturen sind die Basis für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung, sowohl national als auch in den Regionen. Folglich braucht es auch in Zukunft prospektive Ausbauten, wo dies die Entwicklungsfähigkeit bestimmter Gebiete unterstützt, sei es im ländlichen Raum oder in den urbanen Zentren. Dies ist insbesondere ein Anliegen der 20 regionalen Handelskammern, die unter dem Dach von economiesuisse vereint sind.

Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Projektauswahl besonders wichtig

Als gesamtschweizerischer Dachverband äussert sich economiesuisse in der Regel nicht zu einzelnen Infrastrukturprojekten, sondern lediglich zum Gesamtbild und zu den Planungsgrundsätzen. Abgesehen von den oben erwähnten Ausnahmen gehen wir davon aus, dass der Bund die Zuteilung und Priorisierung für den Ausbauschnitt 2023 anhand objektiver Kriterien vorgenommen hat. Der Auswahlprozess erscheint uns aufgrund der Vernehmlassungsunterlagen in den Grundzügen gut nachvollziehbar. Dennoch möchten wir an dieser Stelle, den Rückmeldungen unserer Mitglieder entsprechend, betonen, dass ein Maximum an Transparenz und Nachvollziehbarkeit entscheidend ist. Wenn bspw. interessierte Kreise die Projektauswahl und die Priorisierung der Mittel auch anhand der verwendeten Datengrundlagen nachvollziehen und überprüfen können, ist dies für die Akzeptanz der gesamten Vorlage sicher förderlich.

Flankierende Massnahmen nötig: Straffung der Verfahren

Angesichts der zunehmenden Interessenkonflikte rund um den Infrastrukturausbau steigen bekanntlich auch die Projektrisiken aufgrund der Verfahren. Diese sind in unserer Wahrnehmung sogar zum limitierenden Faktor geworden: Die Weiterentwicklung des Strassennetzes wird weitaus stärker durch Einsparungen und langwierige Verfahren beeinträchtigt als durch fehlende finanzielle Mittel. Wir fordern deshalb, dass der Bundesrat nicht nur die Finanzierung der Nationalstrassen sicherstellt, sondern auch die schnelle Umsetzung von beschlossenen Projekten mit geeigneten Rahmenbedingungen unterstützt. Die momentanen Anstrengungen zur Straffung der Verfahren für den Ausbau der erneuerbaren Energien und die Bemühungen um einen zielführenden Interessenausgleich können hier als Vorbild dienen. Infrastrukturinvestitionen sind nach wie vor von hoher wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Bedeutung und sollten entsprechend nicht durch Partikularinteressen auf die lange Bank geschoben werden können.

Wir danken Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Argumente und stehen Ihnen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
economiesuisse



Alexander Keberle
Mitglied der Geschäftsleitung



Lukas Federer
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

- Beilage erwähnt



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja, wobei wir den Sachplan Verkehr und weitere als Planungsgrundlage verwendete Strategien des Bundes kritisch betrachten. Diese Grundlagen wurden weder politisch ausgehandelt noch demokratisch legitimiert. Wenn sie – wie im Falle des Sachplans Verkehr – zu erheblichen verkehrspolitischen Paradigmenwechseln führen, ist das aus unserer Sicht sehr problematisch.

Die im erläuternden Bericht beschriebenen Ziele für Betrieb, Unterhalt und Ausbau von Nationalstrassen teilen wir weitgehend.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Wir begrüßen es, dass sich der Bundesrat weiter zum Infrastrukturausbau als Teil eines Massnahmenmix bekennt. Dieser Aussage folgt allerdings kein langfristiges Zielbild mehr, wie dies noch in der Botschaft zum letzten Ausbauschnitt (BBI 2018 6949) der Fall war. Dort wurde eine «Langfristperspektive Nationalstrassen» erörtert, die vorliegend komplett fehlt. Im Sinne einer nachhaltigen und zielgerichteten Entwicklung des Nationalstrassennetzes wird es auch in Zukunft eine solche Langfristperspektive brauchen, so wie dies auch im Bahnbereich der Fall ist («Bahn 2050»).

Der Ausbau muss ausserdem finanzpolitisch nachhaltig bleiben – Investitionsentscheide müssen auch künftige Betriebs- und Unterhaltskosten antizipieren.

Letztlich müssen die Prozesse und Verfahren bei der Umsetzung von Projekten beschleunigt werden, damit die Infrastrukturen wieder vorausschauend entwickelt werden können. Vorbild könnten die derzeitigen Anstrengungen zur Straffung der Verfahren im Energiebereich sein. Der Stand der Umsetzung bereits verbindlich beschlossener Projekte gem. erläuterndem Bericht verdeutlicht hier den Handlungsbedarf.

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?

Ja, wir unterstützen diesen Vorschlag vollumfänglich. Betrieb und Unterhalt müssen ausreichend finanziert sein damit die Funktionalität des Strassennetzes gewährleistet bleibt und die Substanz nicht an Wert verliert.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Als nationaler Dachverband können wir uns aus Rücksicht auf die regionalen Interessen unserer Mitglieder nicht zur Projektauswahl äussern. Generell haben wir von unserer Basis das Feedback erhalten, dass der Projektumfang zu gering ist und verschiedene, weit fortgeschrittene Projekte für die Aufnahme in den Ausbauschnitt bereitstehen würden. Die Vorlage wird für das Nationalstrassennetz eher als «akut lebenserhaltend» und weniger als «lebensverlängernd» wahrgenommen. Eine stärkere Berücksichtigung von proaktiven Vorhaben wird daher gewünscht, insb. Vorhaben, welche die künftige wirtschaftliche Entwicklung in den Regionen unterstützen.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Auch hier können wir keine detaillierte Würdigung vornehmen. Wir gehen davon aus, dass der Bund die Zuteilung anhand objektiver Kriterien wie des Kosten-Nutzen-Verhältnisses für das Gesamtverkehrssystem vornimmt und dabei einen gewissen regionalen Ausgleich vornimmt. Besonders wichtig erscheinen uns dabei volle Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Entscheidungsgrundlagen, so dass interessierte Stakeholder die getroffene Zuteilung beurteilen können.

Bei den «weiteren Aspekten» zur Beurteilung von Projekten gem. Seite 47 des erläuternden Berichts erscheint uns der Aspekt «Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs» nicht zielführend. Gerade in Gebieten, die trotz Kapazitätsengpässen auf der Strasse eine schlechte öV-Auslastung haben, muss man davon ausgehen, dass die Verkehrsmittel nicht ohne Weiteres substituierbar sind. Dies können z.B. ländliche Gebiete sein oder solche mit einem hohen Anteil an Güter- und Gewerbeverkehr. Generell geht dieser Beurteilungsfaktor zu sehr von einer beliebigen Substituierbarkeit der Verkehrsträger aus, was uns wenig realitätsnah erscheint. Ausserdem ritzt ein solches Kriterium unserer Ansicht nach den Grundsatz der freien Verkehrsmittelwahl.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Siehe Begleitschreiben.

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.



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

netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 29. April 2022 sgv-ml/ap

Vernehmlassungsantwort: Vorlage 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

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv befürwortet die Vorlage.

Im Einzelnen nehmen wir gemäss Fragebogen wie folgt Stellung:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wie auch bei der letzten Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 sowie dem Ausbauschnitt 2019 unterstützt der sgv den Ausbau des Nationalstrassennetzes. Nationalstrassen dienen der verkehrlichen Erschliessung der Schweiz und sind besonders für KMU von Bedeutung, da 74 % des gewerblichen Güterverkehrs auf Nationalstrassen getätigt wird. In den letzten Jahren hat die Überlastung des Nationalstrassennetzes stetig zugenommen; ein Trend, welcher sich gemäss UVEK in den kommenden Jahren überproportional fortsetzen wird. Durch diese Überlastungen entstehen Staus, welche hohe volkswirtschaftliche Kosten nach sich ziehen sowie Individualverkehr und KMU gleichermaßen belasten. Denn bei Zeitverzögerungen leidet die Produktivität. Die vorgeschlagenen Kapazitätserweiterungen sind daher dringend angebracht. Der Ausbau des Nationalstrassennetzes reduziert nicht nur Stau und unterstützt damit die Wirtschaftlichkeit und Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Schweiz, er führt auch zu einer Verringerung der Unfälle und trägt somit zur Verkehrssicherheit bei. Daher ist die Stossrichtung der Vorlage zum Kapazitätsausbau angebracht und wünschenswert. Des Weiteren befürwortet der sgv die Weitsichtigkeit der Planung und den Einbezug einer Vielzahl an Faktoren und Anforderungen (u. a. geplante Weiterentwicklungen der Bahninfrastruktur, Klimaschutzbestreben, Lärmschutzvorschriften etc.), welche bei der Erarbeitung der Vorlage an den Tag gelegt wurden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Der Güterverkehr auf der Strasse ist ein wichtiges Thema, welches in der Vorlage zwar erwähnt, jedoch nicht in genügendem Masse berücksichtigt wird. Um den bestmöglichen Ablauf von Gütertransporten auf den Schweizer Nationalstrassen sicherzustellen, ist besonders die Investition in Ausbauten wie Abstellplätze und -buchten wichtig. Denn nur so kann den gesetzlichen Ruhezeitbestimmungen von Berufschaffern Rechnung getragen werden, was wiederum einen reibungslosen gewerblichen Güterverkehr erlaubt. Ein weiterer Aspekt, welcher in der Vorlage nicht stark genug zum Tragen kommt, ist die Koordination mit Agglomerationsprogrammen: Ohne adäquate Anschlussmöglichkeiten in der Agglomeration verlagern sich Engpässe lediglich und die Probleme können nicht zufriedenstellend behoben werden. Daher ist es von äusserster Wichtigkeit, die Schnittstelle zwischen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr effizient zu gestalten. Ausserdem gilt es zu erwähnen, dass Bestreben zu Kapazitätserweiterungen zwar ganz im Sinne des effizienten Verkehrsbewältigung ist, diese jedoch der Schliessung bestehender Lücken (wie z. B. bei der Zürcher Oberlandautobahn) unterzuordnen sind. Des Weiteren vermisst der sgv die nachhaltig orientierte Langfristperspektive des STEP Nationalstrassen, welche noch in der letzten Botschaft enthalten war. Um die Strassenverkehrsinfrastruktur von Morgen bedarfsgerecht weiterzuentwickeln, ist eine langfristige, an den demografischen und wirtschaftlichen Bedürfnissen ausgerichtete Planungskomponente unerlässlich. Zuletzt ist festzustellen, dass es bei der Umsetzung beschlossener Nationalstrassenprojekte oft zu Verzögerungen kommt. Um diese Verzögerungen zu reduzieren, schlägt der sgv vor, die Umsetzungsprozesse zu straffen. Dies betrifft unter anderem die in gewissen Fällen erforderliche mehrfache Ämterkonsultation.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024 – 2027 nachvollziehbar?

Im beantragten Zahlungsrahmen werden keine Mittel für die planerische Weiterbearbeitung der Projekte aufgeführt, welche sowohl für bereits beschlossene wie auch für die neu dem Ausbauschritt 2023 zugeordneten Projekte benötigt werden. Folglich ist der Zahlungsrahmen entsprechend anzupassen.

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Der sgv begrüsst die Aufnahme mehrerer NEB-Strecken Projekte wie z. B. der Zürcher Oberlandautobahn in das STEP Nationalstrassen. Diese Ausbauprojekte beseitigen wichtige regionale Engpässe und tragen damit zur Entlastung des Gesamtnetzes bei. Allerdings wurde der Grossteil der beantragten kantonalen Projekte, darunter z. B. die Bodensee-Thurtalstrasse und der Grenzübergang Bardonnex – Genf Flughafen – Le Vengeron – Nyon, nicht für das STEP Nationalstrassen berücksichtigt, sodass die belastenden Situationen in den betreffenden Gebieten noch länger bestehen bleiben. Obwohl bei sieben der nicht aufgenommenen NEB-Strecken Projekte nach alternativen Lösungen gesucht werden soll, würde doch eine Aufnahme in das STEP Nationalstrassen eine raschere Projektbearbeitung und damit eine zeitnahe Beseitigung belastender Engpässe begünstigen. Die Aufnahme zusätzlicher kantonaler Projekte ist daher angebracht.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Grundsätzlich beurteilt der sgv die Zuteilung der Projekte zu den Realisierungshorizonten sowie dem Ausbauschritt 2023, nebst den oben erwähnten Einschränkungen, als angemessen. Allerdings sollte die Realisierung gewisser Projekte mit einem übermässigen Problemdruck, wie z. B. die Zürcher Oberlandautobahn, in einen früheren Realisierungshorizont als erst 2040 aufgenommen werden. Auch bereits beschlossene Projekte, wie z. B. die Kapazitätserweiterung Crissier sollten – in Zusammenarbeit mit den kantonalen Behörden – schnellstmöglich vorangetrieben werden, um die entsprechenden regionalen Engpässe zu beheben.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgV



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Schweizerischer Baumeisterverband, Postfach, 8042 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
CH-3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Gian Nauli

Politik & Kommunikation
Wissenschaftlicher Mitarbeiter

gnauli@baumeister.ch

Zürich, 26.4.2022

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit der Eröffnung der Vernehmlassung vom 26. Januar 2022 laden Sie interessierte Kreise ein, Stellung zur oben genannten Vorlage und ihren Teilbereichen zu nehmen. Gerne folgen wir diesem Aufruf.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) ist die gesamtschweizerische Berufs-, Wirtschafts- und Arbeitgeberorganisation des Bauhauptgewerbes mit über 20 Milliarden Umsatz und rund 80'000 Mitarbeitenden. Mit Sektionen in allen Kantonen vertritt der SBV die Interessen von mehr als 2'500 Bauunternehmen. Das Bauhauptgewerbe erwirtschaftet rund fünf Prozent der Schweizer Wertschöpfung (BIP). Der SBV ist die Organisation der Arbeitswelt für den Hoch- und Tiefbau und engagiert sich als Verbundpartner mit Bund und Kantonen für eine zukunftsorientierte Bildung. Als einer der grössten Sozialpartner der Schweiz setzt er sich für faire und wirtschaftliche Arbeitsbedingungen in der Branche ein.

Der SBV begrüsst die in der Vorlage enthaltenen Elemente:

- **Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027**
- **STEP 2022 und Ausbauschritt 2023**
- **Anpassung Netzbeschluss**
- **Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023**

1. Allgemeine Bemerkungen

1.1. Grundsätzliche Haltung des SBV zur Mobilität

Damit die Schweiz ihre hohe Lebensqualität beibehalten kann, braucht es für die Verkehrspolitik eine pragmatische, offene Vision, die alle Transportmittel einschliesst. Eine Benachteiligung einzelner Verkehrsformen zielt am Bedürfnis der Bevölkerung vorbei. Eine repräsentative Untersuchung des SBV hat ergeben, dass sich die Schweizer Bevölkerung auch in Zukunft eine individuelle Mobilität wünscht¹.

¹ Mobilität, Lebensraum, Arbeit, Freizeit Umwelt und Raumplanung bis 2040. SBV. 2020.

Im November 2020 waren bereits mehr als ein Drittel (35.5 %) aller neueingelösten Fahrzeuge in der Schweiz mit einem alternativen Antrieb ausgestattet. Die Modernisierung des Individualverkehrs macht diesen interessant und begünstigt seine Weiterentwicklung.

In Anbetracht dieser Entwicklung ist davon auszugehen, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) weiterhin zunehmen wird. Der SBV teilt die vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE prognostizierte Stagnierung des MIV nicht, welche das ARE in den «Verkehrsperspektiven 2050» veröffentlicht hat.

Durch die nachhaltige Entwicklung bisheriger Verbrennungsmotoren wird auch das Strassennetz seine Bedeutung behalten. Seine enorm hohe volkswirtschaftliche Bedeutung wird darum zu Recht in der Botschaft zu dieser Vorlage gleich zu Beginn hervorgehoben. Gleichfalls wird klar, dass die Effizienzsteigerung der Nutzung der Strassen nicht genügen wird, um den zukünftigen Verkehr zu bewältigen. Die geplanten Ausbauschritte sind darum wichtig und entsprechend voranzutreiben.

1.2. Fehlende Legitimation von Strategien des Bundesrates

Das Raumkonzept Schweiz, der Programmteil des Sachplans Verkehr, die Verkehrsperspektiven 2050, die langfristige Klimastrategie der Schweiz, die Strategie Biodiversität Schweiz und die Bodenstrategie Schweiz werden in der bundesrätlichen Botschaft – subsummiert als «Strategien des Bundesrats» - als «übergeordnete Strategien und Ziele des Bundes» aufgeführt.

Diese Strategiepapiere des Bundesrates mussten in dieser Botschaft berücksichtigt werden, weil dies der Bundesrat so beschlossen hat. Für den SBV ist dieses Vorgehen nicht nachvollziehbar. Uns fehlt die breite politische Legitimation dieser Strategien. Bei künftigen Verkehrsvorlagen sollte das Parlament eine Möglichkeit zur Mitbestimmung erhalten. Denn erst mit dieser Botschaft kann sich die Legislative das erste Mal konkret mit obengenannten Strategien und Zielen auseinandersetzen, was aus Sicht des SBV zu spät ist.

1.3. Fehlende langfristige Komponente

Die Planungsarbeiten für die Verkehrsinfrastrukturen von Morgen sind jetzt anzupacken. Im Strassenverkehr braucht es Investitionen in Form von Erneuerungen, Massnahmen zum Unterhalt und dem gezielten Ausbau der Infrastrukturen. Ohne weitere Begründung wird jedoch das Nationalstrassennetz um seine langfristige Weiterentwicklung im Vergleich zur letzten Botschaft beraubt. Dies wird einer bedarfsgerechten Anpassung des Nationalstrassennetzes auf Basis des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nicht gerecht. Das STEP Nationalstrassen sollte darum um eine langfristige Planung ergänzt werden.

1.4. Neue Zusammenarbeitsformen

Es existieren neue Ansätze, um die Zusammenarbeit zwischen Bauherren und Bauunternehmen in Zukunft zu verbessern. Um das neue Potenzial auszunützen, müssen alle Akteure offen sein, um Erfahrungen zu sammeln. Mit «Projektallianz» oder «Kooperativer Zusammenarbeit» sind erste Ansätze vorhanden, welche darauf warten, auch in der Schweiz angewendet zu werden. Die Bauunternehmen sind dabei frühzeitig in die Prozesse zu involvieren. Das ASTRA sollte sich zu neuen Zusammenarbeitsformen bekennen.

1.5. Effizienzsteigerungen bei der Projektierung von Strassenprojekten

Wie die bundesrätliche Botschaft festhält, kommt es in der Umsetzung der vom Parlament verbindlich beschlossenen Strassenprojekte leider zu Verzögerungen. Wenn auf die einzelnen Projekte konkret eingegangen wird, lässt sich feststellen, dass gewisse verwaltungsinterne Prozesse redundant sind, als Beispiel hierfür sei die mehrfache Ämterkonsultation genannt. Das UVEK sollte zur Umsetzung der vorgesehenen Projekte die Prozesse massiv straffen, damit deren Umsetzung zeitnah erfolgt. Die

Problematik auf den Strassen ist heute schon akut, weshalb die Projekte einer zeitnahen Umsetzung bedürfen.

2. Bemerkungen zu einzelnen Punkten

2.1 Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027

Die Grössenordnung der vorgesehenen finanziellen Mittel (8,433 Mrd. CHF) für den Betrieb und Unterhalt ist nachvollziehbar und richtig. Untersuchungen von Infra Suisse² zeigen, dass die vorausschauende Werterhaltung der Kantonsstrassen zurzeit nicht flächendeckend gewährleistet ist und somit Sanierungsarbeiten nicht oder nur verzögert stattfinden. Es ist darum wichtig, dass die Nationalstrassen mit gutem Beispiel vorangehen. Dies stellt auch ein nachhaltiges Vorgehen sicher. Durch frühzeitig erkannte und rechtzeitig umgesetzte bauliche Massnahmen kann die öffentliche Hand noch grössere zukünftige Investitionen vermeiden.

2.2 STEP Nationalstrassen und Ausbauschritt 2023

Die vorgesehenen Erweiterungsprojekte, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen, sind begrüssenswert. Das neue Programm STEP Nationalstrassen 2022 befürwortet der SBV. Auch der Ausbauschritt 2023 wird vom SBV begrüsst. Beide Vorlagen stellen sicher, dass in Zukunft die Strasse seine wirtschaftlich wichtige Funktion erfüllen kann.

2.3 Anpassung Netzbeschluss

Die Anpassungen des Netzbeschlusses erscheinen schlüssig und bedürfen keiner kritischen Auseinandersetzung.

2.4. Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023

Der beantragte Kredit für den Ausbauschritt 2023 und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten und für die vorgezogene Massnahme in Hinblick auf die Realisierung der Glattalautobahn in Höhe von 4,354 Milliarden Schweizerfranken ist wünschenswert.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten Sie, unsere Anliegen zu berücksichtigen. Bei möglichen Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung

Freundliche Grüsse
Schweizerischer Baumeisterverband



Dr. Benedikt Koch
Direktor



Bernhard Salzmänn
Stv. Direktor, Leiter Politik & Kommunikation

² Zustandsanalyse und Werterhaltung der Schweizer Kantonsstrassen. Infra Suisse. 2021

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
3003 Bern

per Mail an:
netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 30. März 2022

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz: Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Besten Dank für die Einladung zur oben erwähnten Vernehmlassung. Der SGB nimmt dazu im Folgenden gerne Stellung.

Grundsätzlich sind die Pläne des Bundes für einen weiteren Ausbau der Nationalstrassen unseres Erachtens verfehlt. In Zeiten, in denen der Verkehrssektor seine Emissionsziele chronisch überschreitet, sind neue Erweiterungen des Strassennetzes ganz prinzipiell abwegig beziehungsweise höchstens noch sehr punktuell und stark evidenzbasiert vertretbar.

Die gemäss Erläuterndem Bericht massgebende Begründung für den Ausbauschritt 2023, dass die Nationalstrassen beziehungsweise deren Ausbau *"das nachgelagerte Strassennetz entlasten und damit Raum für die Förderung des öffentlichen sowie des Veloverkehrs schaffen"* würden, ist pauschalisierend und bleibt völlig im Status quo des immer noch überwiegend auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichteten Verkehrssystem Schweiz behaftet. **An der heutigen Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs unvermindert festzuhalten, ist jedoch weder verkehrs- und raumplanungspolitisch ein gangbarer Weg** (Platzbedarf und Zersiedelung würden weiter voranschreiten), **noch ist dies energie- und klimapolitisch eine ernstzunehmende Option** (ein komplett auf erneuerbare Antriebe umgestellter PW- und LKW-Fahrzeugpark im heutigen Ausmass ist in der Anschaffung sehr energie- und treibhausgasintensiv und danach im Betrieb auf ein kaum realisierbares Volumen an elektrischer Produktion angewiesen). Grundsätzlich liegt dem gewollten Ausbau der Nationalstrassen eine Herangehensweise bei, die einer selbsterfüllenden Prophezeiung gleichkommt: Aufgrund prognostizierten Mehrverkehrs werden Infrastrukturen ausgebaut, welche diesen Mehrverkehr zu einem grossen Teil selbst induzieren. Diese verfehlt Wirkungskette gilt es verkehrspolitisch endlich zu überwinden.

Über die gemachten grundsätzlichen Bemerkungen hinaus, sind die mit dieser Vorlage präsentierten, im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms geplanten fünf konkreten Erweiterungsprojekte zu grossen Teilen auch aus regionaler verkehrspolitischer Sicht bedenklich. So ist etwa in St. Gallen ("Spange Güterbahnhof"), aber auch in Bern ("Anschluss Wankdorf") der lokale Widerstand gegen die geplanten Erweiterungsprojekte gross. Und dies gerade deshalb, weil genau das Gegenteil der mit dieser Vorlage vorgeblich beabsichtigten Entwicklung befürchtet wird: Eine zusätzliche Belastung der städtischen Verkehrssysteme, und nicht deren Entlastung.

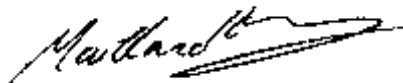
Die Gewerkschaften können daher dem mit dieser Vernehmlassung vorgeschlagenen Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen sowie dem entsprechend beantragten Verpflichtungskredit nicht zustimmen.

Die Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 sowie die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz können wir hingegen befürworten. Erstere erklärermassen – ohne über das Wissen zu verfügen – um die verschiedenen aufgelisteten Unterhalts-, Betriebs- und Anpassungsarbeiten beziehungsweise die dafür jährlich vorgesehenen Budgetposten im Detail beurteilen zu können.

In diesem Sinne danken wir Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Reto Wyss
Zentralsekretär

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
3003 Bern

Per Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Wirtschaftspolitik

Jean-Philippe Kohl
Leiter Wirtschaftspolitik

Pfingstweidstrasse 102
Postfach
CH-8037 Zürich
Tel. 044 384 48 15

j.kohl@swissmem.ch
www.swissmem.ch

Zürich, 28. April 2022

Vernehmlassung zur Vorlage

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung zu äussern.

Swissmem ist der führende Verband für KMU und Grossunternehmen der schweizerischen Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie (MEM-Industrie) und verwandter technologieorientierter Branchen. Swissmem fördert die nationale und die internationale Wettbewerbsfähigkeit ihrer 1'250 Mitgliedsfirmen durch eine wirkungsvolle Interessenvertretung, bedarfsgerechte Dienstleistungen, eine gezielte Vernetzung sowie eine arbeitsmarktgerechte Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der MEM-Industrie.

Die Schweizer MEM-Industrie ist eine facettenreiche und innovative Hightech-Branche, die in sämtlichen Lebens- und Wirtschaftsbereichen leistungsstarke Lösungen anbietet. Sie erwirtschaftet ca. 7% des Bruttoinlandproduktes (2021) und nimmt damit in der schweizerischen Volkswirtschaft eine Schlüsselstellung ein. Die Branche ist mit rund 320'000 Beschäftigten die grösste industrielle Arbeitgeberin der Schweiz und leistet mit Ausfuhren im Wert von CHF 68.5 Milliarden rund 27% der gesamten Güterexporte. 57% der ausgeführten Güter der MEM-Industrie werden in die EU exportiert.

Beurteilung der Vorlage

Als nationaler Industrieverband beschränken wir uns auf einen zentralen bzw. übergeordneten Aspekt der Vorlage: Wir fordern Sie dazu auf, die N23 oder Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ins Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP NS) aufzunehmen. Aus Sicht von Swissmem sprechen folgende standortpolitische Überlegungen dafür:

Die Schweiz hat trotz hohem Lohn- und Kostenniveau nach wie vor eine sehr starke international ausgerichtete Industrie. Deindustrialisierung gibt es in der Schweiz nicht. So sind die Anteile an industrieller Wertschöpfung am BIP und an industriellen Arbeitsplätzen an der Gesamtbeschäftigung mit den Werten in Deutschland oder Österreich vergleichbar. Länder hingegen wie Frankreich, Italien, Grossbritannien oder auch die USA weisen diesbezüglich viel geringere Werte aus, haben industrielle Substanz verloren und sich ausgeprägter zu Dienstleistungsgesellschaften entwickelt, mit all den Folgeproblemen, die sich damit ergeben (z.B. Jugendarbeitslosigkeit).

Die Industrie ist örtlich weniger in den urbanen Zentren zu finden, als vielmehr in den Agglomerationen und im ländlichen Raum. Das ist nachvollziehbar, weil nur schon der Flächenbedarf für Produktionsstätten, Lagerhallen usw. bei Industriebetrieben grösser ist als in manchen Dienstleistungsbranchen.

Damit dieser hohe Grad an industrieller Wertschöpfung gehalten werden kann – notabene liefert die Industrie die technischen Lösungen für eine Vielzahl gesellschaftlicher Herausforderungen wie z.B. die Bekämpfung des Klimawandels – müssen die richtigen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen geschaffen werden. Dazu gehört auch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum mit einer guten Anbindung in die Zentren (insbesondere in Richtung Zürich). Das ist für die Mitarbeitenden sowie für den Warentransport dieser Firmen gleichermassen wichtig.

Die MEM-Industrie ist im Thurgau bereits stark vertreten. Verschiedene unserer Mitglieder haben beispielsweise ihren Standort in Romanshorn seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Die Aufnahme der N23 ins STEP NS wäre ein ganz starkes Signal für den Werkplatz im Kanton Thurgau. Die Industriefirmen würden damit glaubwürdig in ihrer Weiterentwicklung und ihrem Wachstum unterstützt. Dazu braucht es auch die nötigen Fachkräfte, die bereit sind, aus einem weiteren Einzugsgebiet in diesen Firmen zu arbeiten.

Wie den Vernehmlassungsunterlagen zu entnehmen ist, teilt der Bund in fachlicher Hinsicht die Einschätzung des Kantons Thurgau, dass auf der N23 Probleme bei der Verträglichkeit und der Funktionalität bestehen. Er anerkennt also die hohe Bedeutung des Vorhabens für die Region und die Anstrengungen des Kantons für die Erarbeitung einer mehrheitsfähigen Lösung. Das Vorhaben hat denn auch einen umfassenden Planungsprozess durchlaufen und ist im kantonalen Richtplan verankert. Darüber hinaus ist das Projekt politisch sehr breit abgestützt und genießt eine hohe politische Legitimation, da bereits 2012 das Thurgauer Stimmvolk Ja zur BTS gesagt hatte.

Vor diesem Hintergrund bitten wir Sie, das Projekt ins STEP NS aufzunehmen.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme und Berücksichtigung unseres Anliegens.

Freundliche Grüsse



Stefan Brupbacher
Direktor



Jean-Philippe Kohl
Leiter Wirtschaftspolitik



BEZIRKSRAT
APPENZELL

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Kronengarten 8 · Postfach
9050 Appenzell
Telefon 071 788 50 30
Telefax 071 788 50 40
info@appenzell.ai.ch
www.appenzell.org

Appenzell, 28. April 2022
Patrik Lenzi, Tel. 071 788 50 33
94.2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz / Stellungnahme Bezirksrat Appenzell

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022. Der Bezirksrat Appenzell bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und nimmt dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Mit der neuen Strategie und den damit verbundenen Kriterien sowie dem neuen Programm soll die Aufklassierung der vormaligen Hauptstrasse von Appenzell Richtung Herisau in das Nationalstrassennetz nicht mehr gelten. Der Bezirksrat ist der Meinung, dass die Randregionen abseits der grossen Städte ganz klar benachteiligt und deren Erwartungen nicht erfüllt werden. Ebenso ist der Bezirksrat nicht einverstanden, dass mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrats verunmöglicht wird, wenn einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Aussage: «Im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering!» ist für den Bezirksrat Appenzell nicht haltbar! Dies widerspricht den eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Man denke an die grossen Strassenbauprojekte im ebenfalls «abgelegenen» Jura. Dort wurden in den vergangenen Jahren und mit nicht grösserem Problemdruck grosse Strassenbauprojekte umgesetzt. Dies wünschen wir auch in unserer Region.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens 2024 – 2027 nachvollziehbar?

Dies ist für den Bezirksrat Appenzell nachvollziehbar

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Wie bereits erwähnt, stimmt für den Bezirksrat Appenzell der Projektumfang nicht, da der Zubringer von Gossau/St. Gallen in das Appenzellerland gänzlich gestrichen wird. Die Nationalstrassen haben die Erreichbarkeit der kantonalen und regionalen Wirtschaftsräume wie auch die Anbindung der Kantonshauptorte zu gewährleisten.

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

Die Kapazitätserweiterung in der Stadt St. Gallen mit der 3. Röhre Rosenbergertunnel findet der Bezirksrat Appenzell als richtig und wichtig.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Bezirksrat Appenzell und somit der Hauptort von Appenzell Innerrhoden erwartet bei der Einteilung für den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen eine Aufnahme des Zubringers Appenzellerland. Wir teilen die Haltung der beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden auf eine baldige Verbesserung der prekären Verkehrsverhältnisse. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch sinngemäss umgesetzt werden sodass die beiden Halbkantone AI & AR einen entsprechenden Gegenwert erhalten.

Wir danken Ihnen für die Kenntnisnahme und hoffen, dass unsere Anliegen in Bern Gehör finden.

Freundliche Grüsse

Namens des Bezirsrates Appenzell

Der reg. Hauptmann



Franz Fässler

Der Sekretär



Patrik Lenzi

Versandt am: 29. APR. 2022

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
UVEK, Postfach 252,
3011 Bern
per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

26. April 2022

Vernehmlassungsvorlage

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, Ausbauschritt 2023 für die
Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Anpassung des Bundesbeschlusses
über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend unsere Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, muss die Lücke bei der Oberlandautobahn geschlossen werden, ansonsten durch unsere Dörfer und Städte nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

Ja.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Wir begrüssen insbesondere die Aufnahme des Lückenschlusses in der N15 zwischen Uster und Betzholz. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die rasche Umsetzung des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Seit dem Bestehen dieser Lücke (1989) hat der Verkehr auf der Achse Uster–Wetzikon–Hinwil um 50 % zugenommen auf zZt. einen DTV von 30'000 Fzg./Tg. Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV. Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut uns, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Gemeindepräsidentenverband des Bezirkes Hinwil



Ernst Kocher
Präsident



Martin Süss
Sekretär



KANTON
APPENZEL INNERRHODEN

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Oberegg AI, 28. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

**Stellungnahme Bezirksrat Oberegg, Bezirk Oberegg AI
und Mitglied der Region Appenzel Aargau über dem Bodensee (AüB)**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Bezirksrat Oberegg hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein – der Bezirksrat Oberegg ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzel Innerrhoden und Appenzel Aargau nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als zentrale innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche



Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz / im Metropolitanraum Bodensee. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann aus Sicht des Bezirksamts Oberegg nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Bezirksrat Oberegg hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Bezirksrat Oberegg fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja - Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen



Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzel Innerrhoden und Appenzel Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja – Der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein – Für den Bezirksrat Oberegg ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone



bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Bezirksrat Oberegg beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Bezirksrat Oberegg nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Bezirksrat Oberegg, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Bezirksrat Oberegg teilt diese Haltung mit einer übergeordneten Sicht auf die Anforderungen der Region vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse
Bezirksrat Oberegg AI

Hannes Bruderer
Bezirkshauptmann





Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

Appenzell Steinegg, 27. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Bezirk Rüte, 9050 Appenzell Steinegg

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Bezirksrat Rüte hat die Unterlagen an seiner Sitzung vom 26. April 2022 studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Bezirksrat Rüte ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden: Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.



Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung des Bezirksrates Rüte nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Bezirksrat Rüte hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Bezirksrat Rüte fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung.



Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den Bezirksrat Rüte ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.



5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Der Bezirksrat Rüte beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschritt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Bezirksrat Rüte nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Bezirksrat Rüte, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Bezirksrat Rüte teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch derartig umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Namens des Bezirkrates Rüte

Bruno Huber, reg. Hauptmann



COMUNE DI VAL MARA

Confederazione svizzera
Cantone Ticino



Inviato per e-mail a:
netzplanung@astra.admin.ch

Melano, 29 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori,

vi inviamo la presa di posizione del Municipio di Val Mara sul progetto in consultazione, in relazione al progetto generale di potenziamento della tratta autostradale N2 Lugano-Mendrisio (PoLuMe).

I comuni di Maroggia e Melano, aggregatisi recentemente nel nuovo comune di Val Mara, di cui fa parte anche Rovio, hanno seguito l'evoluzione di questo progetto nel corso degli ultimi anni.

Abbiamo preso posizione a diverse riprese e in vari modi: come membri del gruppo di accompagnamento politico, con la partecipazione alla consultazione promossa dal Dipartimento del Territorio e con incontri bilaterali, coinvolgendo anche la Consigliera federale Simonetta Sommaruga e i parlamentari della deputazione ticinese alle camere federali.

Il Municipio si è impegnato e si impegnerà a rappresentare e difendere i legittimi interessi dei propri cittadini che, in varie forme e in grande numero, hanno manifestato preoccupazioni e scetticismo, se non addirittura contrarietà, per un progetto che condiziona in futuro la viabilità, il territorio, l'ambiente e la loro salute.

Augurandoci che le nostre osservazioni, preoccupazioni e richieste possano essere prese in considerazione, l'occasione ci è gradita per inviarvi i nostri migliori saluti.

MUNICIPIO DI VAL MARA
Il Sindaco a.i.:  Jean-Claude Binaghi
Il Segretario:  Abramo Civatti



Copia a:

Dipartimento del Territorio

Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e del Basso Ceresio

Commissione regionale dei trasporti del Luganese

Comuni di Grancia, Melide, Bissone, Arogno, Mendrisio, Riva San Vitale, Brusino, Coldrerio, Novazzano, Balerna, Chiasso

Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
3. Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?
4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?
5. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

6. Altre osservazioni

Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Il progetto PoLuMe rappresenta una forte preoccupazione tra la popolazione di tutto il Basso Ceresio e del Mendrisiotto e raccoglie una crescente opposizione; sfociata tra l'altro in una petizione che ha raccolto ben oltre 6'000 firme, lanciata proprio da un gruppo di cittadini di Val Mara.

Il Municipio non può che condividere le preoccupazioni dei propri cittadini e ha già sottolineato a più riprese le forti criticità presenti nel progetto, sia facendo richieste concrete nel gruppo di accompagnamento politico, sia esponendo le criticità della soluzione proposta rispondendo alla presa di posizione promossa dal Dipartimento del territorio.

Per Val Mara è imprescindibile che l'esecuzione di un progetto di tale importanza debba apportare reali e concreti miglioramenti e benefici tangibili rispetto alla situazione attuale e a quanto sopportato per lunghi anni. Nel progetto PoLuMe stesso (Bissone) e in molte altre zone (Airolo e Vedeggio, per citare tratte autostradali ticinesi; Roveredo/GR o i futuri interventi di La Chaux-de-Fonds/NE, Le Locle/NE e Näfels/GL) sono previsti interventi di copertura o circonvallazioni; che sono a nostro avviso le uniche soluzioni che compensino adeguatamente gli aggravii causati dell'autostrada e che risponderebbero inoltre ad una legittima aspettativa di parità di trattamento.

Non possiamo perciò concordare con quanto indicato nel Rapporto esplicativo PROSTRA (p. 33) relativo all'importante adeguamento subito dal progetto "...per contenere decisamente gli effetti negativi per popolazione e ambiente nell'area sensibile del ponte-diga di Melide." La tratta toccata dal progetto è ben maggiore rispetto a questa zona e riguarda tutti i comuni che condividono le problematiche di Bissone. Solamente la realizzazione della circonvallazione di Bissone e, solo parzialmente, lo spostamento della strada cantonale a Maroggia compensano i citati effetti negativi. Tutte le altre misure compensatorie previste (progetti già inseriti nel Piano direttore cantonale) non possono assolutamente essere ritenute sufficienti.

Il Monte San Giorgio (patrimonio mondiale dell'UNESCO) e il Monte Generoso sono iscritti nell'Inventario federale dei paesaggi e dei monumenti naturali (IFP) e numerosi paesi della regione (Arogno, Bissone, Melano, Mendrisio, Riva San Vitale e Rovio; solo per citarne alcuni) sono iscritti nell'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale ISOS.

Comprendiamo e condividiamo la necessità di trovare delle soluzioni al traffico stradale (autostradale soprattutto nella nostra regione), ma non intervenendo unicamente sugli assi stradali (mobilità privata) con soluzioni che andranno a scapito della popolazione e del territorio. Riteniamo che vadano intensificate tutte quelle misure che incentivino l'uso dei trasporti pubblici, sfruttino meglio le capacità di trasporto della linea ferroviaria, che si promuova la condivisione del mezzo privato (car-sharing, car pooling) e la mobilità aziendale. Temiamo che il previsto potenziamento (terza corsia dinamica) vanifichi tutti gli sforzi intrapresi a più livelli di disincentivare l'uso del mezzo di trasporto privato. Nel rapporto esplicativo PROSTRA (punto 1.1.6.2, pp.12-14) vengono d'altronde elencate e descritte delle linee d'azione che vanno seguite per ridurre la formazione di code:

- accelerazione nell'allestimento di ulteriori impianti di gestione del traffico,
- incidenza attiva sulla scorrevolezza del traffico sulle strade nazionali,
- incidenza sullo sfruttamento dei mezzi di trasporto e sulla distribuzione temporale del traffico.

Auspichiamo che il progetto PoLuMe sia attuato rispettando scrupolosamente le strategie e gli obiettivi generali della Confederazione, che condividiamo totalmente, come indicato Rapporto esplicativo PROSTRA al punto 1.4 (pp. 15-17) e che risponda:

- al piano settoriale dei trasporti, parte programmatica e altri dossier federali in materia,
- alla strategia climatica a lungo termine della Svizzera,
- alla strategia Biodiversità Svizzera,
- alla strategia Suolo Svizzera,
- al piano nazionale di misure volte a ridurre gli stimoli sonori.

L'evoluzione demografica stagnante del Ticino e le mutate abitudini adottate dal mercato del lavoro, con l'intensificazione del ricorso al telelavoro, favorito dalla crescente digitalizzazione, comporteranno cambiamenti significativi in merito al bisogno di mobilità nelle ore punta soprattutto.

L'impatto dei cantieri previsti per PoLuMe e per il prolungamento a sud di Lugano di AlpTransit sarà notevole. La qualità di vita della popolazione può essere tutelata solo coordinando i lavori su queste grandi infrastrutture di trasporto nazionali. Il progetto prevede lavori sull'arco di oltre 10 anni su tratti di autostrada in uso, rischia quindi di portare il sistema al collasso. La creazione di una circonvallazione da Bissone a Mendrisio in galleria permetterebbe di ovviare a questo problema. Oltre all'enorme cantiere previsto nel pregiato terreno riva lago a Melano (Tannini SA), la regione sarà toccata dal cantiere per il prolungamento a sud di Lugano di AlpTransit, sul quale ci eravamo già espressi criticamente e comporterebbe il susseguirsi di due cantieri decennali. Per il nostro comune ciò rappresenta un'ipoteca troppo grande; temiamo purtroppo che molti abitanti decideranno di cambiare domicilio.

La messa in galleria dell'autostrada N2 da Bissone a Mendrisio permetterebbe di sgravare un territorio pesantemente toccato dalle vie di comunicazione da oltre 60 anni, di migliorare le condizioni ambientali e di salute dei cittadini e di liberare e rendere accessibili alla popolazione terreni pregiati vicino al lago.

In considerazione delle indicazioni sin qui espresse e delle forti preoccupazioni manifestate in varie forme dalla popolazione e come già indicato dai Municipi e dai Consigli comunali di Maroggia e Melano il progetto generale PoLuMe (attualmente in consultazione tra gli uffici federali) può ottenere il nostro sostegno unicamente con i seguenti complementi:

- Pianificazione della costruzione della galleria di circonvallazione dei comuni di Val Mara (quartieri di Maroggia e Melano) e di Mendrisio (quartiere di Capolago), la cui realizzazione è stata confermata da USTRA nell'approfondimento del progetto generale.
- Ulteriore miglioramento del semi svincolo nel comune di Val Mara (quartiere di Melano) che come indicano i dati dell'approfondimento del progetto generale avrebbe unicamente lo scopo di servire il traffico da e per i quartieri immediatamente vicini allo stesso.
- Miglioramento dell'inserimento nel territorio del tratto autostradale e della relativa futura strada cantonale tra il semi svincolo e il torrente Mara, spostandoli più sotto montagna in modo da poter coprire la futura strada cantonale e parte dell'autostrada.

Gemeinderat

Adresse Flugplatzstrasse 12
8514 Amlikon-Bissegg
Telefon 058 346 06 46
Telefax 058 346 06 45
E-Mail info@amlikon-bissegg.ch
Internet www.amlikon-bissegg.ch
Datum 8. April 2022

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK

Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herrn

Die Politische Gemeinde Amlikon-Bissegg liegt im Herzen des Thurgaus und ist die an der Achse Frauenfeld – Arbon und Konstanz/Kreuzlingen – Wil SG. Durch unsere Lage, werden wir stark durch den Verkehr auf diesen Achsen belastet. In den letzten Jahren hat der Verkehr in einem solchen Rahmen zugenommen, dass wir der Meinung sind, dass wir unbedingt auf die Umsetzung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) angewiesen sind.

Anbei unsere Stellungnahme zur Vernehmlassung und unseren Antrag:

Stellungnahme:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Für den Gemeinderat Amlikon-Bissegg ist nachvollziehbar, dass der Bundesrat gezielte Kapazitätserweiterungen auf dem Nationalstrassennetz vornehmen möchte und dabei die Vorhaben in den Ballungszentren vorzieht. Doch bei einem teilweisen oder vollständigen Verzicht auf die Realisierung der Erweiterungsprojekte bleiben die funktionalen Probleme der Nationalstrassen bestehen, wie der Bundesrat in seinem Bericht selbst auch feststellt. Dieser Umstand trägt dazu bei, dass der Kanton Thurgau zukünftig mit negativen Auswirkungen bezüglich dem nachgelagerten lokalen Strassennetz und Standortgunst gerechnet werden muss. Die Verlässlichkeit des gesamten Strassenverkehrssystems wird weiter sinken und Lebensqualität nachhaltig beeinträchtigt. Dies gilt nicht nur für den urbanen, sondern im Besonderen auch für unseren ländlichen Raum. Es ist aus unserer Sicht deshalb zwingend, einem planerisch weitfortgeschrittenen und politisch anerkannten Projekt wie die BTS eine höhere Priorität einzuräumen.

2. Gibt es Themen die nach Ihrer Ansicht zu wenig berücksichtigt wurden?

Dem Aspekt der Randregionen wird in der Vorlage zu wenig Beachtung geschenkt. Das Schweizer Verkehrssystem kann nur leistungsfähig bleiben, wenn es die einzelnen Agglomerationen klug miteinander verbindet. Die Region Mittelthurgau wird raumplanerisch nicht als Agglomerationsraum definiert. Aber sie verbindet die Agglomerationen Konstanz-Kreuzlingen, Winterthur und Umgebung, Wil und St. Gallen-Bodensee. Dieser Brückenfunktion muss Rechnung getragen werden. Die Koordination zwischen den Räumen ist immens wichtig.

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?

Der beantragte Zahlungsrahmen fällt gegenüber den aktuellen Projekten 3.4 % höher aus, wobei – gemäss Botschaft – 1.8 % auf die Teuerung zurückzuführen seien. Aufgrund der Auswirkungen in Zusammenhang mit dem Ukraine -Konflikt in den vergangenen Wochen dürfte der Teuerungsanteil wohl noch höher ausfallen. Er ist entsprechend anzupassen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist aus guten Gründen als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 aufzunehmen. Es ist von nationaler Bedeutung, dass das Nationalstrassennetz bis an den Bodensee gut ausgebaut ist. Das Vorhaben wird dem Thurgau gerecht, der in den letzten Jahren überproportional gewachsen ist. Es ist für den Gemeinderat nicht nachvollziehbar, weshalb der Bundesrat ein Strassenprojekt bremst, das nicht nur einen internationalen Nutzen, sondern auch einen nationalen und regionalen Nutzen hat. Es braucht eine gesamtheitliche Lösung wie die BTS was die Thurgauer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger auch an der Urne bestätigt haben.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir sind der Meinung, dass der Bund den Kanton Thurgau noch immer als Randkanton wahrnimmt und nicht als Verbindungskanton. Die BTS wurde über Jahre geplant und optimiert. Es schadet nicht, wenn der Bund den gesamten Kanton Thurgau selbst einer umfassenden Prüfung unterziehen möchte, auch wenn der Kanton das Vorhaben bereits aus der Optik des Gesamtverkehrs betrachtet hat. Daher ist die BTS mit diesem Beschluss unbedingt in das Strategische Entwicklungsprogramm aufzunehmen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Region Mittelthurgau verbindet Wirtschaftsräume und Agglomerationen. Die BTS ist das Ergebnis einer koordinierten Verkehrspolitik. Unsere Gemeinde und der gesamte Kanton Thurgau würde mit der BTS besser an das übergeordnete Netz angeschlossen.

Antrag:

Der Gemeinderat Amlikon-Bissegg beantragt:

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 in den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen im Rahmen des aktualisierten Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) aufzunehmen

Wir bitten um eine wohlwollende Prüfung unsere Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage und verbleiben.

Freundliche Grüsse
Gemeinderat

Thomas Ochs
Gemeindepräsident



A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Silvan Zingg', written over a circular stamp area.

Silvan Zingg
Gemeindeschreiber

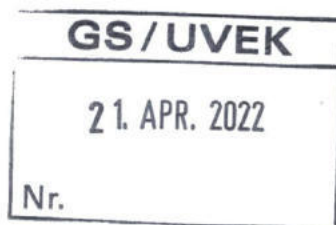
Politische Gemeinde Bürglen, Mühlestrasse 2, Postfach, 8575 Bürglen

A-Post Plus

UVEK
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Kilian Germann
Gemeindepräsident
Direktwahl +41 71 634 81 16
E-Mail kilian.germann@buerglen-tg.ch

8575 Bürglen, 20. April 2022



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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Gemeinde Bürglen befindet sich im Zentrum des Thurgaus östlich von Weinfeldern, westlich von Sulgen an der geplanten Bodensee-Thurtalstrasse BTS.

Wir beantragen die Bodensee-Thurtalstrasse BTS als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 in das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) 2023 aufzunehmen.

Wie von Ihnen gewünscht, gliedern wir unsere Stellungnahme.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Gemäss Bundesrat sollen nur drei Erweiterungsvorhaben der Kantone auf NEB-Strecken in das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen aufgenommen und weiterbearbeitet werden. Die Bodensee-Thurtalstrasse BTS ist nicht dabei. Der Bundesrat anerkennt die hohe Bedeutung des Vorhabens für die Region und die Anstrengungen des Kantons für die Erarbeitung einer mehrheitsfähigen Lösung.

Es ist von nationaler Bedeutung, dass das Nationalstrassennetz bis an den Bodensee gut ausgebaut ist. Die Schweiz ist immer noch ein föderalistisches Land. Es gehört zum Schweizerischen Selbstverständnis, alle Regionen zu berücksichtigen. Das sorgt für den notwendigen Zusammenhalt zwischen allen Landesteilen und zwischen Stadt und Land.

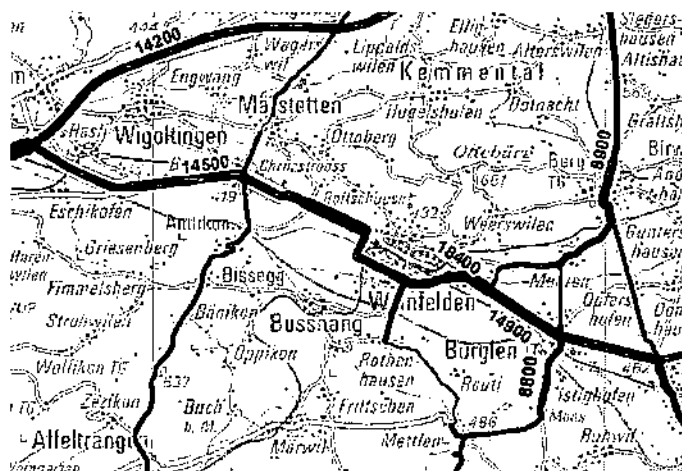
Die Aussage «Für das Vorhaben liegen ein Vorprojekt aus dem Jahr 2019 und diverse Studien vor.» ist nicht korrekt. Ende November 2019 hat der Kanton Thurgau dem Bund ein fertiges Projekt abgegeben. Es entspricht einem Generellen Projekt des ASTRA und richtet sich nach der Nationalstrassengesetzgebung des Bundes. Zum Projektdossier gehören knapp 600 Pläne und rund 80 Berichte.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Unsere Öffnungszeiten

Mo-Mi 08:30-11:30 / 14:00-17:00 Uhr
Do 08:30-11:30 / 14:00-18:00 Uhr
Fr 07:30-11:30 / 14:00-16:00 Uhr

Die Einschätzung des Bundes wurde wie folgt wiedergegeben: «Aus nationaler Sicht weist der Abschnitt in Bezug auf die Funktionalität bis auf die bestehende Umfahrung von Arbon (gravierend) und die Ortsdurchfahrt von Weinfelden (mittel) keine, oder nur geringe Probleme auf.» Aus Sicht von Bürglen kann ich das nicht nachvollziehen, da dieselben Verkehrsteilnehmer, welche Weinfelden passieren auch in Bürglen durch unser Dorf fahren. Zudem befindet sich mitten in unserer Ortschaft ein Verkehrsknotenpunkt, da die Verbindung Wil-Kreuzlingen die Ost-West-Verbindung kreuzt und so, weit mehr als in Weinfelden der Verkehr gestaut wird. Im Weiteren besitzt Weinfelden eine «Mini-Umfahrung» mit entsprechenden Lärmschutzmassnahmen. Das bedeutet für uns in Bürglen eine grössere Verkehrsbelastung, mehr Lärm ohne Schutzmassnahmen und mehr Gefahren. Vom Bund wird für Bürglen auf keine oder nur geringe Probleme verwiesen, was von uns absolut nicht verstanden wird.



Verkehrsmodell: DTV 2010

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?

In den Kosten von 1,7 Milliarden Franken für die BTS sind 10% Reserve enthalten sowie Drittkosten von ca. 118 Millionen Franken. Zudem ist zu beachten, dass darin auch die Kosten für umfassende flankierende Massnahmen und die Güterzusammenlegung enthalten sind. Die Kostengenauigkeit entspricht derjenigen eines Generellen Projekts, d.h. +/- 20%.

Der Bundesrat argumentiert hier einseitig. Es braucht eine Gleichbehandlung aller Projekte. Die Oberlandautobahn kostet gemäss Schätzungen ebenfalls 1,5 bis 1,9 Milliarden Franken, was bei einer Länge von ca. 11 km 136 bis 173 Millionen Franken pro km bedeuten (und hat aktuell erst die Stufe Vorprojekt mit Vorarbeiten für ein generelles Projekt). Bei der BTS mit ihren rund 33 km Länge ergeben sich hingegen "nur" 52 Millionen Franken.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Wie bereits Eingangs als Antrag festgehalten: Die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) ist aus guten Gründen als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 aufzunehmen. Es ist von nationaler Bedeutung, dass das Nationalstrassennetz bis an den Bodensee gut ausgebaut ist. Das Vorhaben wird dem Thurgau gerecht, der in den letzten Jahren überproportional gewachsen ist. Es ist für die Thurgauerinnen und Thurgauer nicht nachvollziehbar, weshalb der Bundesrat ein Strassenprojekt bremst, das in einem kantonalen Volksentscheid aus dem Jahr 2012 mit 55% Ja Stimmen in einem hitzigen Abstimmungskampf obsiegte. Auch unsere Gemeinde Bürglen würde vom heutigen

Durchgangsverkehr (DTV-Wert von 23'000) entlastet. Lokale Umfahrungen ergeben auf dieser Achse keinen Sinn. Es braucht eine gesamtheitliche Lösung wie die BTS.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die BTS wurde über Jahre umfangreich geplant und optimiert. Es schadet nicht, wenn der Bund den gesamten Korridor selbst einer umfassenden Prüfung unterziehen möchte, auch wenn der Thurgau das Vorhaben bereits aus den unterschiedlichsten Optiken und in x-verschiedenen Varianten geprüft und erarbeitet hat. Diese Prüfung sollte aufgrund der fundierten Vorleistungen des Kantons zeitnah und in Zusammenarbeit mit dem Kanton Thurgau am Besten im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) erfolgen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die im eingereichten Projekt enthaltene NISTRA-Analyse zeigt eine positive Gesamtwirkung in der Kosten-Wirksamkeits-Analyse und ist transparent. Die erwünschten Wirkungen in den Bereichen Verkehrsqualität, Sicherheit sowie Siedlungsentwicklung und Städtebau überwiegen die negativen Punkte in den Bereichen Lebensräume und Gewässer, Flächenbeanspruchung und Boden, Klimabelastung sowie Bauphase.

Viele Dank, dass Sie uns auf diese Art eine Stellungnahme ermöglicht haben. Wir hoffen, dass unsere Überlegungen wohlwollend in die Entscheidungsprozesse einfließen.

Freundliche Grüsse
Namens des Gemeinderates
Politische Gemeinde Bürglen



Kiljan Germann
Gemeindepräsident



Iris Weber
Gemeindeschreiberin



politische gemeinde bürglen

A+



98.01.027958.05002180

20.04.22

CH-8575
Bürglen TG

2103226

2.40

A+



DIE POST 

Politische Gemeinde Bürglen, Mühlestrasse 2, Postfach, 8575 Bürglen

A-Post Plus

UVEK
Eidg. Departement für Umwelt, Verkeh
Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern





Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA

Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA.

Die Aufnahme des Lückenschluss der N15 zwischen dem Anschluss Uster-Ost und dem Anschluss Betzholz wird begrüsst. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss muss dringend angegangen werden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Gemäss Vernehmlassungsvorlage erachtet der Bundesrat nach aktuellem Kenntnisstand die im Realisierungshorizont 2030 zusammengefassten Projekte als prioritär. Sie lösen Probleme dort, wo der Handlungsdruck auf dem Nationalstrassennetz am grössten ist und leisten einen wichtigen Beitrag zur Aufwertung dichter Siedlungsgebiete.

Die Schliessung der Lücke in der N15 gehört hier aber ebenfalls dazu. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

-

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.

Per E-Mail

ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Eveline Mezger
eveline.mezger@egnach.ch
Direktwahl: 071 474 77 67

Neukirch-Egnach, 30. März 2022

Nationalstrassen 2024 – 2027, Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz N23; Vernehmlassungsantwort

Nr. 2022-0058

Geschätzte Damen und Herren

Die Gemeinde Egnach dankt Ihnen für die Gelegenheit, zur obgenannten Vorlage Stellung nehmen zu können. Die Gemeinde Egnach ist als einzige Gemeinde von den beiden bestehenden Verkehrsführungen N23 (Thurtalstrasse) und H13 (Seestrasse) betroffen und somit extrem stark vom Durchgangsverkehr durch die Dörfer Egnach, Neukirch und Steinebrunn tangiert. Aufgrund dieser starken Betroffenheit betrachten wir uns als besonders legitimiert für eine Stellungnahme.

Die Gemeinde Egnach ist mit dem Projekt "N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)", welches in der Vernehmlassungsvorlage nicht im STEP Nationalstrassen berücksichtigt ist, direkt betroffen.

Allgemeines

Die N23 ist eine Hauptverkehrsachse durch die Gemeinde Egnach und führt mitten durch die Wohnquartiere von Neukirch und Steinebrunn. Mit 15'000 – 20'000 Fahrzeugbewegungen pro Tag ist nicht nur die Kapazitätsgrenze erreicht. Es sind vor allem die Lärmimmissionen, die der anwohnenden Bevölkerung extrem zu schaffen machten. Als Landgemeinde versuchen wir aus Sicht des Ortsbildes möglichst auf Lärmschutzwände zu verzichten. Wir sind auf eine funktionierende N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) angewiesen. Riesige Probleme machen auch die verschiedenen Verkehrsarten, welche die Strasse nutzen:

- Durchgangsverkehr
- Lastwagenfernverkehr

Bahnhofstrasse 81, 9315 Neukirch-Egnach
Tel 071 474 77 66
www.egnach.ch

- Tourismusverkehr
- Zielverkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Veloverkehr
- Fussverkehr
- Schulweg für alle Schulstufen der Volksschule.

Die Stellungnahme der Gemeinde Egnach orientiert sich am Fragebogen der Vernehmlassung.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Auf den Nationalstrassen haben sich die Verkehrsbelastungen seit 1990 mehr als verdoppelt. Es werden die+ Verkehrsaufkommen durch die Gemeinde Egnach auf der N23 und der H13 unterschätzt.

Das Strassensystem in Egnach und im Oberthurgau ist historisch gewachsen. Hier den vorhandenen Kapazitätsengpässen mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu begegnen, ist nicht möglich, weil die erforderliche Infrastruktur nicht vorhanden ist. Punktuelle Erweiterungen oder sogenannte Ortsumfahrungen sind keine nachhaltigen Lösungen, sie sind nicht gesamtheitlich gedacht, verlagern die Probleme, führen zu einem Flickwerk, welches zu einer inhomogenen Strasse und damit zu einer gefährlichen Strasse führen. Hier ist also ein konzeptionelles Vorgehen erforderlich. Bereits bei den Überlegungen nach einer Ortsumfahrung gelangen wir wieder auf das Trasse der BTS.

Der Gemeinderat Egnach teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Daher hat sich die Bevölkerung des Kantons Thurgau auch klar für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen. Der Kanton Thurgau hat 2017 dem NAF mit über 59% zugestimmt. Damit konnte die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Nationalstrassen langfristig gesichert werden. Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Mit dem NAF wurde überdies das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone – und damit auch Berggebiete und Randregionen wie der Oberthurgau – werden so ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Schliesslich stellt der NAF als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds) gleich. Die nun vorliegende Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027 und zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit ist die logische Weiterschreibung der Erfolgsgeschichte NAF und ist daher in den Grundzügen zu begrüssen.

Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten mit der Vorlage vier Beschlüsse. Der Gemeinderat Egnach begrüsst das grundsätzlich und bedankt sich, dass die Vorlage einleuchtend und detailliert abgehandelt wird.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Region Oberthurgau mit rund 60'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und damit auch die Gemeinde Egnach mit rund 5'000 Einwohnerinnen und Einwohnern liegen peripher in der Schweiz und sind mit dem Bodensee im Nord-Westen lediglich mit 180° an die Schweiz angeschlossen. Deshalb ist die N23 die Hauptader zur wirtschaftlichen Erschliessung unserer Region gegen unsere kantonalen Zentren Weinfelden und Frauenfeld.

Wir erkennen in der Botschaft keine sachliche Beurteilung bezüglich unserer Region Oberthurgau.

In der Region Oberthurgau und der Gemeinde Egnach betrifft dies die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS). Raumwirksame Tätigkeiten und entsprechende Massnahmen und Projekte sollen überregional geplant und koordiniert werden. Nur so können die Ziele einer wettbewerbsfähigen, solidarischen und vielfältigen Schweiz erreicht werden. Die Region Oberthurgau mit den kantonalen Zentren Amriswil, Arbon und Romanshorn, Weinfelden im Mittelthurgau und Kreuzlingen/Konstanz an der Grenze zu Baden-Württemberg kann nicht von diesem Netz abgetrennt werden. Eine entsprechend ausgebaute N23 ist für die wettbewerbsfähige, wirtschaftliche Region essentiell –wie auch für die Sicherheit der Benutzer und der Anwohner in unserer Gemeinde.

Antrag 1. Die Gemeinde Egnach beantragt eine Beurteilung der BTS anhand von regionen- und ortsspezifischen Kriterien.

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?

Ja, denn gerade der Betrieb, der Unterhalt sowie der Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet der Gemeinderat Egnach als zentral. Mit den Massnahmen im Umfang von gut zwei Milliarden Franken pro Jahr können die Belastungen von Mensch und Umwelt minimiert werden. Davon sollen aber alle Gemeinden in der Schweiz gleich profitieren.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein. Für die Gemeinde Egnach ist es unverständlich, dass die N23 Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) für den STEP Nationalstrasse nicht berücksichtigt wurde.

Der Kanton Thurgau hat in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden – unter anderem auch mit dem Gemeinderat Egnach - ein Generelles Projekt nach ASTRA Vorgaben erarbeitet. Dazu wurden viele Teilprojektdossiers beigelegt, welche sich mit den Themen Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Ortsbildschutz, Waldschutz, Landwirtschaft, Rückbau, Landerwerb, Umgang mit Fruchtfolgeflächen, Raumplanung etc. auseinandersetzen. Das Projekt wurde so ins Detail erarbeitet, wie das wohl noch kaum für ein Strassenprojekt zu diesem Zeitpunkt gemacht wurde. Hier wurde im Sinne der Nachhaltigkeit umfassend geplant. Diese Planung ist weiter fortgeschritten als vergleichbare Projekte, welche sich bereits im STEP befinden oder vorgesehen sind. Dadurch ist auch die Kostengenauigkeit höher und sicherer als bei einem Projekt auf Vorprojektstufe.

Die im Erläuternden Bericht beschriebenen geringen oder sogar keine Probleme in Bezug auf die Funktionalität der N23 sind nicht so. In Neukirch-Egnach werden gemäss Modellrechnungen 2030 rund 20'000 Fz/Tag auf der N23 verkehren. Für eine ländliche Gemeinde lösen diese Zahlen mittel bis grosse funktionale Probleme aus. Ohne BTS wird auch die heutige Kantonsstrasse H13 grosse funktionale Probleme erfahren. Rund 20'000 Fz/Tag werden sich durch den Ortsteil Egnach 2030 auf der H13 bewegen. Mit der BTS kann auf der H13 und der N23 der MIV- und LKW Verkehr je um mindestens 60 % gesenkt werden. Dadurch erhält der Fuss- und Veloverkehr wieder den nötigen Platz.

Ebenso ist beschrieben, dass keine kritische Grösse für eine Verkehrsentflechtung ausgewiesen ist. In Amriswil mit 22'000 Fz/Tag, Neukirch-Egnach mit 17'000 Fz/Tag oder Romanshorn (an der H13) mit 22'000 Fz./Tag ist schon lange eine kritische Grösse erreicht. Gütertransporte bleiben an Kreuzungen stecken, der Verkehrsfluss ist inhomogen und Velofahrende haben nicht den benötigten Platz auf dem kantonalen Radwegnetz Alltagsverkehr. Die kritische Grösse ist gegeben. Im vergangenen Jahr, beim Bau eines Kreisels auf der H13 fiel der Verkehr jeweils über Stunden zusammen.

Bezüglich Verträglichkeit sind wir überzeugt, dass die Lärmbelastung durch unsere Dörfer um mindestens 3 dB(A) gesenkt werden können. Über 1'500 Liegenschaften sind direkt betroffen.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die fünf Vorhaben Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof), Rheintunnel Basel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen, können wir nachvollziehen.

Dass die N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), nicht in den STEP aufgenommen wurde, ist für uns unverständlich und inakzeptabel. Die N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), ist notwendig, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Sie ist aus Sicht Nachhaltigkeit sinnvoll, sogar der Umweltverträglichkeitsbericht bestätigt die Umweltverträglichkeit. Die Bereiche Gesellschaft und Wirtschaft werden klar positiv beeinflusst.

Die BTS behebt die unzumutbare Situation bezüglich Verkehrsbelastung, Lärmbelastung der Anwohnenden, Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf den Ortsdurchfahrten durch Neukirch-Egnach entlang der N23. Die gleichen positiven Wirkungen ergeben sich in den anderen Gemeinden und Städten in unserer Region Oberthurgau. Die betroffenen Siedlungsgebiete werden aufgewertet und die Situation für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr massiv verbessert. Durch die BTS werden die verkehrlichen Engpässe sowie Verträglichkeitsprobleme behoben. Und dies nicht nur bei den Gemeinden an der N23 sondern auch bei den Gemeinden entlang der Kantonshauptstrasse H13 entlang dem Bodensee und damit auch im Ortsteil Egnach.

Das Generelle Projekt BTS basiert auf einem umfassenden Planungsprozess unter Einbezug der Bevölkerung und Gemeinden. Die Stimmberechtigten der Gemeinde Egnach haben sich 2012 mit 69 % Ja zur BTS bekannt. Zusammen mit den unzähligen Fachdosiers ergibt sich ein Projekt, welches mehr als nur eine Strasse ist. Auf diesem Planungsstand ist jetzt aufzubauen.

Die Verträglichkeit mit der Umwelt ist durch einen umfangreichen Umweltverträglichkeitsbericht belegt.

Durch die mit dem Generellen Projekt erreichte Kostengenauigkeit von +/- 20% ergeben sich weniger Risiken hinsichtlich einer Kostensteigerung.

Antrag 2. Die Gemeinde Egnach beantragt, die N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), in den STEP aufzunehmen und einem Realisierungshorizont zuzuteilen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Klimadebatte hat dazu geführt, dass der Kanton Thurgau eine Klimastrategie und einen Massnahmenplan Klima ausgearbeitet hat. Zudem trägt er über eine starke Förderung der Elektromobilität zu einer Verringerung der CO₂-Reduktion auf der Strasse bei. Das ändert aber nichts an der Notwendigkeit des Ausbaus der BTS.

Die Klimadebatte hat nicht zur Folge, dass es in der Schweiz künftig weniger Verkehr geben wird. Gerade bei uns im ländlichen Raum ist das Auto immer noch das Hauptfortbewegungsmittel und wird es zwangsläufig auch bleiben. Auch der Güterverkehr auf der Strasse wird nachweislich zunehmen, insbesondere Lieferwagen.

Das CO₂-Gesetz sollte gezeigt haben, dass der Stadt-Land-Graben ernst genommen werden muss, da ansonsten ganze Klimaschutzvorlagen scheitern.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

FÜR DEN GEMEINDERAT EGNACH TG

Der Gemeindepräsident:

Die Gemeindeschreiberin


Stephan Tobler


Eveline Mezger

Kopie an die Eidg. Parlamentarier aus dem Kanton Thurgau



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

Absender:

Gemeindeverwaltung Fällanden, Schwerzenbachstrasse 10, 8117 Fällanden

→ per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Fällanden, 12. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend unsere Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen ([blau](#)):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

[Ja](#)

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

[Ja: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen \(z.B. zusätzliche Spuren, weitere Tunnels\) erstellt werden, muss die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden.](#)

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?

[Ja](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja, wir begrünnen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Grundsätzlich gut. Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier jedoch ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschritt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

Keine

Besten Dank für Berücksichtigung unserer Anregungen und Erwägungen in der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse

Gemeindeverwaltung Fällanden
Ressort Bevölkerung und Sicherheit

Lea Cattaneo, Abteilungsleiterin Bevölkerung und Sicherheit

netzplanung@astra.admin.ch
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

8. April 2022

Lückenschliessung Zürcher Oberlandautobahn

Sehr geehrte Damen und Herren

Seit Januar 2020 wird das Dossier "Lückenschliessung Zürcher Oberlandautobahn" vom Bund bearbeitet. Für die Lückenschliessung bei der Oberlandautobahn sprechen viele Gründe. Für die Wirtschaftsregion Zürcher Oberland, aber auch für die Bevölkerung ist das Projekt von hoher Bedeutung. Dies aus folgenden Gründen:

- Die Oberlandautobahn ist eine stark frequentierte, überkantonale Verkehrsachse, welche den Autoverkehr aus dem Glarnerland, dem Gebiet des oberen Zürichsees und dem Zürcher Oberland ins Ballungszentrum Zürich-Nord und Zürich-City führt.
- Sie erschliesst das bevölkerungsreiche und wirtschaftlich bedeutende Zürcher Oberland. Die Dörfer und Wohngebiete der Region müssen dringend vom Verkehr entlastet werden.
- Dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz wird durch die neue Linienführung im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen Rechnung getragen. Zudem verläuft die Oberlandautobahn in diesem Teilstück fast ausschliesslich in Tunnels.
- Die Region Zürich erhält mit der durchgängigen Oberlandautobahn den letzten wichtigen Streckenabschnitt der Autobahn für eine komplette Verkehrsinfrastruktur.

Der Gemeinderat Fehraltorf ersucht Sie, die Schliessung der Autobahnlücke zwischen Betzholz-Kreisel und Uster ohne Zeitverzögerung zu vollziehen.

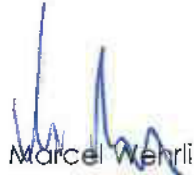
Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat



Anton Muff
Gemeindepräsident



Marcel Wenri
Gemeindeschreiber

Kopie an:

- Akten



Gemeinde Flawil

A Post

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

Gemeindepräsidium
Bahnhofstrasse 6
9230 Flawil

Tel. 071 394 17 60
gemeinde@flawil.ch
www.flawil.ch

29. April 2022

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 / Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen / Verpflichtungskredit / Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz / Vernehmlassung Gemeinde Flawil

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie zahlreiche Anspruchsgruppen, darunter auch die Gemeinden, eingeladen, sich zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz vernehmen zu lassen. Die Gemeinde Flawil dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Stadtrat Gossau hat am 13. April 2022 Stellung zur genannten Vernehmlassung genommen. Flawil ist als Nachbargemeinde der Stadt Gossau ebenfalls betroffen und nimmt deshalb wie folgt Stellung:

Die Gemeinde Flawil schliesst sich der ausführlichen Stellungnahme des Stadtrates Gossau vom 13. April 2022 an. Die Gemeinde Flawil unterstützt die Anträge in der Stellungnahme und erachtet diese als wichtig für die volkswirtschaftliche und gesamtverkehrliche Weiterentwicklung der Region Ostschweiz.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Gemeinde Flawil

Elmar Metzger
Gemeindepräsident

Kopie an

- Stadtrat Gossau, Bahnhofstrasse 25, 9201 Gossau
- Gemeindepräsident Elmar Metzger *
- Gemeinderat Pascal Bossart, Bereichsvorsteher Bau und Infrastruktur *
- René Bruderer, Geschäftsleiter Bau und Infrastruktur *
- Ratskanzlei *
- Akten 61.

** per E-Mail*

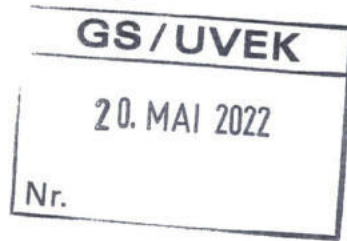


Einwohnergemeinde
Frenkendorf
Bächliackerstrasse 2
4402 Frenkendorf

Einwohnergemeinde
Füllinsdorf
Mitteldorfstrasse 4
4414 Füllinsdorf



Sachbearbeiter: Thomas Schaub
Tel. Direktwahl: 061 906 10 41
E-Mail: thomas.schaub@frenkendorf.bl.ch



Eidgenössisches Departement für
Verkehr, Umwelt, Energie und
Kommunikation
Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
3003 Bern

18. Mai 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Eine lebenswerte Zukunft in unserer Region beginnt bereits heute!

Das Siedlungsgebiet der Stadt Liestal ist von der NEB Strecke der A22 im Abschnitt Liestal – Lausen betroffen. Auch die nördlich gelegenen Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf, mit einer Bevölkerung von fast 11'000 Bewohnerinnen und Bewohnern, sind von dieser Strasse sehr abhängig. Wir haben deshalb die Vorlage genau studiert und stellen ebenfalls mit Ernüchterung fest, dass auf dieser Strecke keine Massnahmen vorgesehen sind und in der Vorlage auch keine finanziellen Mittel ausgewiesen werden. Wir erlauben uns deshalb, ergänzend zu den Stellungnahmen des Kantons Basel-Landschaft und der Stadt Liestal, Ihnen mit unserem Standpunkt die Dringlichkeit zu erläutern.

Am 11. Dezember 2013 wurde das Teilstück Liestal Nord – Augst der A22 in Betrieb genommen. Die positive Wirkung der neuen Hochleistungsstrasse ist für unsere beiden Gemeinden enorm. Vor allem mit dem Schönthal-Tunnel erfuhren wir einen deutlichen Standortvorteil und die Wohngebiete entlang der entlasteten Rheinstrasse H2 wurden stark aufgewertet. Die Gewerbegebiete Flachsacker und Wölfer gewannen ebenfalls deutlich an Attraktivität, was sich in der Ansiedlung neuer Betriebe zeigt.

Mit dem neuen Schönthal-Tunnel verschwanden die unsäglichen, täglichen Verkehrsmeldungen mit Stau in Füllinsdorf - Frenkendorf aus dem Äther! Die Fläche über dem Tunnel dient heute als naturnaher Naherholungsraum und wird sehr geschätzt.


Mit einem neuen verlängerten Tunnel kann nicht nur die Lebensqualität in Liestal und Lausen gesteigert werden, sondern auch der Lebensräume der Bäche Ergolz und Frenke werden nachhaltig verbessert. Ohne diesen Tunnel befürchten wir, wiederum massiv zunehmende Stauprobleme zu erhalten und die Ereignisdienste (Sanität und Feuerwehr) werden stark behindert, was ein grosses Sicherheitsproblem darstellt.

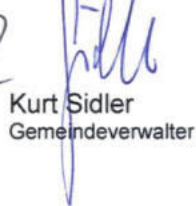
Die Lebensdauer der heutigen Umfahrungsstrasse Liestal wurde mit speziellen baulichen Massnahmen nochmals verlängert und endet im Jahr 2032. Es verbleiben so «nur» noch 10 Jahre, um eine nachhaltige Lösung zu realisieren.

Daraus resümieren wir, dass mit der Projektierung der als einzig in Frage kommenden Variante «Tunnel zwischen den Anschlüssen Liestal Nord bis Lausen» heute begonnen werden muss und die dafür notwendigen Kredite im Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027 unbedingt vorgesehen werden müssen.

Wir danken Ihnen für eine wohlwollende Prüfung unseres Anliegens und grüssen Sie, Frau Bundesrätin, hochachtungsvoll

GEMEINDERAT FÜLLINSDORF


Catherine Müller
Gemeindepräsidentin


Kurt Sidler
Gemeindeverwalter

GEMEINDERAT FRENKENDORF


Roger Gradl
Gemeindepräsident


Thomas Schaub
Gemeindeverwalter

Kopie an:

- Ständerätin Maya Graf
- Nationalrätin Sandra Sollberger
- Nationalrätin Florence Brenzikofer
- Nationalrat Thomas de Courten
- Nationalrätin Samira Marti
- Nationalrat Eric Nussbaumer
- Nationalrätin Daniela Schneeberger
- Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter
- Mitglieder der Kommissionen für Verkehr- und Fernmeldewesen KVF-NR / KVF-SR
- Regierungsrat Isaac Reber, Vorsteher Bau- und Umweltschutzdirektion, Kanton Basel-Landschaft
- Stadtpräsident Daniel Spinnler, Liestal
- Gemeindepräsident Peter Aerni, Lausen
- Gemeindepräsident Walter Bieri, Bubendorf



- 4. Mai 2022

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

30. April 2022

Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage 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

Gerne nimmt die Gemeinde Gossau ZH als direkt von der Zürcher Oberlandautobahn betroffene Gemeinde an der Vernehmlassung teil.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja, die Gemeinde Gossau ZH begrüsst es ausdrücklich, dass die Zürcher Oberlandautobahn ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Unsere Umgebung als Naherholungsgebiet für Gossauer/innen in der sehr schönen Drumlinlandschaft mit Hügeln, Tälern und eingebetteten Dörfern und Weiten und der Erhalt derselben ist uns sehr wichtig. Der entsprechende Schutz der Gossauer/innen vor Lärm, Landschaftsbarrieren, Landschaftseingriffen, Luftverschmutzung usw. ebenso.

Deswegen kommt für die Gemeinde Gossau ZH nur die direkte Linienführung der Oberlandautobahn zwischen Wetzikon West (Floz) und dem Betzholzkreisel mittels langem, in kompaktem Felsen tief liegendem Tunnel in Frage. Diese optimale Linienführung löst den Lückenschluss in direkter, optimaler Weise ohne dass dies zu grossen nicht akzeptablen Beeinträchtigungen der Gossauer Bevölkerung und Gossauer Landschaft führt und ohne, dass damit wichtige geschützte Landschaften tangiert oder in irgendeiner Weise beeinträchtigt werden. Einzig diese direkte und so optimale Variante der Linienführung aus der vorangehenden



Projektphase des Kantons Zürich soll in den weiteren Projektschritten des Bundes weiterverfolgt werden. Die frühere Variante gemäss aktuellem Richtplaneintrag (Anschluss Ottikon mit teilweiser offener Linienführung zwischen Gossau-Dorf und Grüt) ist für unsere Gemeinde absolut unverträglich und in keiner Weise akzeptabel.

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?

Ja. Die Gemeinde Gossau ZH geht davon aus, dass in den 804 Millionen Franken für die planerische Weiterbearbeitung der Projekte und des Landerwerbs auch ein Anteil für die Zürcher Oberlandautobahn mit der direkten Linienführung als tief liegendem Tunnel eingerechnet ist.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Wichtig im Gesamtzusammenhang ist, dass vorzeitig zum Ausbau der Oberlandautobahn die Problemstellungen/Engpässe im Glattal (Glattalautobahn) gelöst werden. Parallel zum Lückenschluss der Oberlandautobahn zwischen Uster und dem Betzholz muss zwingend auch der heutige Engpass (2-spurige Nationalstrasse) zwischen der Kantongrenze Zürich/St. Gallen und dem Zusammenschluss mit der Nationalstrasse A3 auf 4 Spuren ausgebaut werden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbausschritt 2023?

Diese Zuteilung ist aus Sicht der Gemeinde Gossau ZH plausibel. Wir sind uns bewusst, dass Planungsprozesse ihre Zeit brauchen. Umso wichtiger ist es, dass die Oberlandautobahn mit einem guten Projektmanagement vorangetrieben und beförderlich behandelt wird. Die nächsten Planungsschritte sollen zügig ausgelöst werden. Es sind alle nötigen Abklärungen parallel angepackt werden. Planungspausen sind zu vermeiden.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Geme wiederholen wir hier nochmals, dass für den Lückenschluss der Oberlandautobahn zwischen Uster und dem Betzholz für die Gemeinde Gossau ZH im Abschnitt Wetzikon West – Betzholz nur die direkte Linienführung mit einem Tunnel tief, in kompaktem Felsen liegend, in Frage kommt.





GEMEINDE **GOSSAU**

Abschliessend bedanken wir uns sehr für die Möglichkeit, sich zur Vernehmlassungsvorlage Ausbauschnitt 2023 äussern zu dürfen und wir danken ebenso, dass Sie unsere Anliegen als direkt betroffene Gemeinde in den weiteren Planungsschritten berücksichtigen. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Namens des Gemeinderates


Jörg Kündig
Gemeindepräsident


Thomas Peter Binder
Gemeindeschreiber



Gemeinderat

9102 Herisau

Postfach 1160

Telefon 071 354 54 40

www.herisau.ch

E-Mail

unser Zeichen

Datum

Thomas.Baumgartner@herisau.ar.ch

Bg/fkr

21. April 2022

G E M E I N D E H E R I S A U

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Per E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zum Strategischen Entwicklungskonzept (STEP) Nationalstrassen; Stellungnahme der Gemeinde Herisau

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 26. Januar 2022 das UVEK beauftragt, die im Titel erwähnte Vernehmlassung durchzuführen. Wir reichen namens und im Auftrag des Gemeinderates Herisau folgende

Stellungnahme

ein.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Soweit dies der Gemeinderat aufgrund des Umfangs der Vernehmlassungsvorlage beurteilen kann, ist er mit den Grundzügen einverstanden.

In keiner Weise ist der Gemeinderat aber damit einverstanden, dass dem Zubringer Appenzellerland die Aufnahme in das STEP verweigert wird. Er fordert dessen Aufnahme und damit eine Nachbesserung zum STEP ohne weiteren Verzug.

2. *Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?*

Der Gemeinderat Herisau hat mit grossem Befremden zur Kenntnis genommen, dass der Zubringer Appenzellerland gar nicht im aktualisierten STEP Nationalstrassen erscheint, nicht einmal im Realisierungshorizont 2040.



Für die schweizerische, und genauso für die regionale Volkswirtschaft ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur von existenzieller Bedeutung. In ländlichen Gebieten wie in der Gemeinde Herisau bzw. dem Kanton Appenzell Ausserrhoden, nehmen dabei die Strassen (und in Herisau insbesondere die Nationalstrasse N 25 als Mischverkehrsstrasse) eine zentrale Rolle ein. Sie haben breite Aufgaben zu erfüllen und ihnen kommt dabei eine grundlegend wichtige regional- oder lokalwirtschaftliche Bedeutung zu.

Die topografischen Verhältnisse von Herisau als Tor zum Appenzellerland mit den weiteren Gemeinden des Appenzeller Hinterlandes sowie dem Kanton Appenzell Innerrhoden erlauben keinen wirtschaftlich vertretbaren schienengebundenen Gütertransport. In der Folge wurde bereits vor vielen Jahren der Gütertransport bei den Appenzeller Bahnen ganz und der Schweizerischen Südbahn jener von oder über Herisau in die erwähnten Gebiete eingestellt. Die Gütertransporte sind seither nur noch auf der Strasse möglich. Auch die multimodalen Verkehrsdrehscheiben - der Bahnhof Herisau wird als solche in den nächsten Jahren gestärkt und leistungsfähiger gemacht - sind auf leistungsfähige Strassen angewiesen als Zubringer für die Busse aus den Gemeinden ohne Schienenanschluss und den örtlichen Busverkehr in Herisau mit seiner sternförmigen Siedlungsstruktur. Auf der Alpsteinstrasse (N 25) verkehren täglich bis zu 20'000 Fahrzeuge, bei schönem Wetter sogar mehr. An diesem Engpass steckt der öffentliche Verkehr oft im Stau fest.

Dies gibt den NEB-Strecken eine herausragende Bedeutung gegenüber "normalen" Nationalstrassen. Sie führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch regionale Erschliessungsfunktionen wahr. Die Erweiterungsvorhaben der Kantone auf den NEB-Strecken hatten vielfach das Ziel, die Mischverkehrsachsen leistungsfähig zu halten und die lokale Bevölkerung zu entlasten. Das NEB-Projekt Zubringer Appenzellerland soll die Gemeinde Herisau sowie die Stadt Gossau SG vom Durchgangsverkehr entlasten und so Lärm- und Abgasimmissionen reduzieren, die Verkehrssicherheit erhöhen, den sicheren Fuss- und Veloverkehr fördern sowie einen stabileren Fahrplan für den öffentlichen Verkehr ermöglichen. Neben der direkten Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität ist der Zubringer Appenzellerland denn auch eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung.

Aus Sicht der Region Herisau-Appenzeller Hinterland, des Standes Appenzell Innerrhoden und der Stadt Gossau SG ist die Notwendigkeit einer gleichzeitigen Projektentwicklung, aber auch der Stand der Abklärungen und Unterlagen klar gegeben, um in das STEP mit Realisierungshorizont 2030 aufgenommen zu werden. Weitere Angaben folgen unter den Fragen 4 und 5.

Hingegen unterstützt der Gemeinderat Herisau die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergtunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) der Stadtautobahn St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 aufgrund deren Bedeutung für die ganze Region um St. Gallen.



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?*

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP)

4. *Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?*

Nein. Denn sieben der NEB-Projekte, bei welchen ein Handlungsbedarf erkannt wird, bleiben weiterhin aussen vor. Der Zubringer Appenzellerland muss in den STEP aufgenommen werden. Der Gemeinderat Herisau ist sehr enttäuscht über die Absicht des Bundes, das Projekt "grundsätzlich zu überprüfen". Zu den im Bericht angeführten Punkten wurden in den letzten Jahrzehnten immer wieder Untersuchungen, Studien und Prüfungen durchgeführt, die den Bedarf und die heute vorgeschlagene Linienführung erhärtet haben. Eine nochmalige "grundsätzliche Überprüfung" ist angesichts der bestehenden Aktenlage und insbesondere der bestehenden Verkehrssituation für die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinde Herisau sowie der Stadt Gossau SG sowie für Pendlerinnen und Pendlern nur schwer, nein gar nicht verständlich.

5. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?*

Aufgrund der mittlerweile jahrzehntelangen Vorgeschichte erachtet der Gemeinderat Herisau die Beurteilung des Bundesrates als falsch bzw. kann sie aus folgenden Gründen nicht teilen:

Handlungsbedarf – eher geringer Problemdruck

Seit Jahrzehnten erdulden und kämpfen die Quartiere entlang der Alpsteinstrasse, der St. Gallerstrasse (beide heute N 25) und der Gossauerstrasse mit regelmässigen Verkehrsstaus, mit entsprechenden Abgas- und Lärmimmissionen, sowie dadurch mit einem "Zerschneiden" der Wohnquartiere. War dies früher vor allem am Wochenende so, ist diese Situation heute Alltag. Dies belastet die Lebens- bzw. Wohnqualität sehr schwer. Dies führte früher zu Protestaktionen der Liegenschaftsbesitzer und Anwohnenden der Alpsteinstrasse. Diese Energie ist heute einer Resignation gewichen. Sehr viele Liegenschaften entlang der Strassenzüge werden nur noch schlecht unterhalten; eine Abwärtsspirale, die nur mit einer Verbesserung der Verkehrssituation aufzuhalten ist. Zeitlich entwickelte sich diese Situation analog der Situation in der Stadt St. Gallen und der Zufahrt aus dem Appenzeller Mittelland vor Eröffnung der Stadtautobahn im Jahre 1987. Herisau wartet also seit über 30 Jahren auf eine Lösung. Durch den zunehmenden Schleichverkehr entlang der Verkehrsachsen oder durch das Dorfzentrum von Herisau leiden auch die angrenzenden Gebiete.



Vor ca. 20 Jahren wurden verschiedenste flankierende Massnahmen zugunsten des öffentlichen und des Langsamverkehrs sowie im Sinne eines Verkehrs- und Mobilitätsmanagements erarbeitet und umgesetzt. Die Erfolge aus diesen Massnahmen wurden durch die weitere Zunahme des Verkehrs an diesen Achsen wieder zunichtegemacht. Der Verkehr hat die Möglichkeiten seiner örtlichen Grenzen überschritten.

Planungsstand – technische Anpassungen, Mehrkosten, Wirtschaftlichkeit

Der Gemeinderat anerkennt, dass das bestehende Projekt über die Jahre den aktuellen Planungsstand verloren hat. Er ist aber davon überzeugt, dass es eine gute Grundlage zur Aktualisierung bildet.

Bei der wirtschaftlichen Beurteilung des Zubringers Appenzellerland sind bedeutende Mehrwerte mitinzubeziehen. Die betroffenen Wohnquartiere brauchen dringend eine Entlastung des Siedlungsgebietes. Dies gilt für die Gemeinde Herisau ebenso wie für die Stadt Gossau SG als Durchfahrtsorte. Herisau und das Appenzeller Hinterland wie der Kanton Appenzell Innerrhoden bieten eine grosse Zahl an Betrieben und Tourismusangeboten, für die eine gute Verkehrssituation von existenzieller Bedeutung ist. Der Zubringer schneidet aus volkswirtschaftlicher Sicht sehr vorteilhaft ab, was eine umfassende Studie aus dem Jahre 2020 bekräftigt, welche dem AS'IRA vorliegt. Die notwendige Entwicklung beider Appenzeller Kantone bzw. der Region muss vom Bundesrat im gesamtschweizerischen Kontext gewürdigt und unterstützt werden. Es kann nicht sein, dass wirtschaftliche Entwicklungen nur in schweizerischen Zentren und Ballungsräumen erfolgen. Sehr erfolgreiche international tätige und bedeutende Unternehmen im Linzuggebiet des Zubringers Appenzellerland werden durch die heutige Situation wesentlich beeinträchtigt.

Dasselbe gilt auch für Gebiete in den Gewerbegebieten von Herisau sowie zwischen Gossau und St. Gallen, in denen in den kommenden Jahren Entwicklungen von regionaler Bedeutung zu erwarten sind. Sie sind auf einen funktionierenden zeitgemässen Verkehrsanschluss angewiesen.

Variantenfächer – Kompatibilität mit verkehrs- und umweltpolitischen Grundsätzen

Die Kantone St. Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Zubringer Appenzellerland gemeinsam ein integriertes Projekt zu den regionalen und lokalen Problemstellen erarbeitet. Es löst die Verkehrsprobleme in Gossau SG, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau vom Durchgangsverkehr.

Es wurden verschiedenste Varianten und Vorschläge einer sinnvollen Verkehrsführung geprüft. Der Kanton Appenzell Ausserrhoden besitzt umfangreiche Akten dazu. Die heute vorliegende Variante verfügt über eine optimierte Linienführung mit dem kleinsten Flächenbedarf an Kulturland. Sie stellt aus Sicht des Gemeinderates Herisau die richtige Verkehrslösung dar. Hier nochmals einen "Variantenfächer" öffnen zu wollen, ist für den Gemeinderat Herisau völlig unverständlich.



Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr in den Wohnquartieren entlang der heutigen Verkehrsachsen wird durch die täglichen Stausituationen immer wieder ausgebremst, was die Fahrplanstabilität beeinträchtigt und die Attraktivität mindert. Eigene Spuren für den örtlichen oder regionalen Busverkehr sind aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse nicht realistisch. Fahrradfahrer und Fussgänger auf den Radstreifen und/oder Gehsteigen haben keine angemessenen Platzverhältnisse; immer wieder kommt es zu gefährlichen Situationen. Der Warentransport aus dem Einzugsgebiet des Zubringers Appenzellerland auf dem Schienenweg wurde vor vielen Jahren eingestellt.

Die Anwohner entlang der Strassenzüge in Herisau und Gossau SG, der öffentliche und der Warenverkehr leiden unter dem Verkehrsaufkommen. Durch Schleichverkehr wird mehr und mehr auch das Dorfzentrum von Herisau beeinträchtigt.

Und schliesslich sind zeitgerecht die nötigen Verkehrskapazitäten für die laufenden und kommenden Entwicklungen in Herisau sowie im Osten von Gossau SG bereitzustellen. Der Autobahnanschluss St. Gallen-Winkeln ist heute schon stark belastet; er wird in naher Zukunft nicht mehr in der Lage sein, das Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

Raumplanerische Überlegungen

Die Gemeinde Herisau hat bereits 2013 Entwicklungsabsichten in den Gewerbegebieten definiert – insbesondere in den Wohnquartieren entlang der heutigen Durchfahrts-Strassenzügen. Darin enthalten waren Massnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität. Dieser Handlungsdruck bleibt bestehen und der Gemeinderat will ihn aktiv angehen. Derzeit erarbeitet die Gemeinde eine Ortsplanungsrevision und wird diese Massnahmen aktualisieren. Darin sind Weichen für die künftige Entwicklung zu stellen; Stichwort: Innenverdichtung. Baldige Gewissheit über die künftige Führung des Zubringers Appenzellerland ist daher dringend nötig. Aufgrund der topografischen Verhältnisse bzw. Zwänge in Herisau hat dies weitreichende Auswirkungen auf die Ortsplanung.

Und schliesslich wurde im Rahmen des Teilprojektes Stadtlandschaften des Agglomerationsprogrammes St. Gallen – Bodensee für den Siedlungsraum Alpsteinstrasse ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept erarbeitet. Die Umsetzung dieses Konzeptes ist nur erfolgsversprechend, wenn die Umfahrungsstrasse endlich lösungsorientiert angegangen wird.

Die Gemeinde Herisau hat also wichtige "Hausaufgaben" zur Vorbereitung der Umfahrung erledigt, weitere Umsetzungsmassnahmen laufen. In dieser Situation auf nicht absehbare Zeit vertröstet zu werden, ist für die Gemeinde unzumutbar.



Politische Überlegungen

Nationalstrassen haben unter anderem Anforderungen innerhalb der metropolitane und der grossstädtischen Agglomerationen, der Anbindung von mittelstädtischen Agglomerationen und Randregionen sowie der Einbindung in das übergeordnete Strassennetz zu berücksichtigen. Ebenso haben die Nationalstrasse aber auch die Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume und die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Es ist denn auch die nationale Kohärenz zu beachten und zwingend ein regional ausgewogenes Nationalstrassennetz sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch in Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Diese stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar. Deshalb müssen bei der Zuteilung auch regionalpolitische Aspekte berücksichtigt werden.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Mit dem Entscheid des Bundesrates, den Zubringer Appenzellerland grundsätzlich und ausserhalb des Aktualisierten SIEP Nationalstrassen zu überprüfen, scheint eine Lösung für die gravierenden Verkehrsprobleme auf der Achse Gossau–Appenzell in weite Ferne zu rücken. Dies ist für den Gemeinderat Herisau völlig inakzeptabel. Durchs Nadelöhr Herisau zwingen sich täglich bis zu 20'000 Fahrzeuge, an schönen Ausflugsstagen sind es noch mehr. Die Folgen sind Staus, verminderte Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer sowie eine zu hohe Lärm- und Luftschadstoffbelastung. Die Wohn- und Lebensqualität entlang der Durchgangsachsen ist schlecht. Dies hat auch starke Auswirkungen auf die Entwicklung von Herisau. Die Strassen wirken wie Barrieren, die Trennwirkung ist gross; der öffentliche Verkehr wird massiv behindert.

Der Gemeinderat fordert ein zügiges Angehen des vom Bundesrat anerkannten Handlungsbedarfes auf Basis der bekannten Projektentwicklungen und im Hinblick auf die bald zu erwartenden weiteren Gebietsentwicklungen in Gossau SG sowie der Region Herisau – Appenzeller Hinterland und im Kanton Appenzell Innerrhoden. Der Gemeinderat ist zu lösungsorientierten Gesprächen zur schnellen Verbesserung der Situation bereit. Der Handlungsdruck besteht nach der Überzeugung des Gemeinderates Herisau schon seit langem und ist ausgewiesen. Der Zubringer Appenzellerland ist in das SIEP aufzunehmen, die verkehrliche Situation ist JETZT anzugehen.



Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT HERISAU

Max Eugster
Gemeindepräsident

Thomas Baumgartner
Gemeindeschreiber

Kopie

- Bundesparlamentarier des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Gemeinderat Waldstatt
- Stadtrat der Stadt Gossau SG
- Mitglieder des Einwohnerrates der Gemeinde Herisau
- Politische Parteien der Gemeinde Herisau
- Quartierverein Säge, Herisau
- Ressortchef Tiefbau/Umweltschutz
- Ressortchefin Hochbau / Ortsplanung
- Ressortchefin Technische Dienste
- Ressortchef Volkswirtschaft
- Abteilungsleiter Tiefbau/Umweltschutz
- Abteilungsleiter Hochbau/Ortsplanung
- Abteilungsleiter Technische Dienste
- Abteilungsleiter Volkswirtschaft



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

per E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Hombrechtikon, 7. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
[JA, einverstanden.](#)
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
[Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen \(zusätzliche Spuren, weitere Tunnels\) erstellt werden, muss die **Schliessung vorhandener Lücken** im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!](#)

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?
[JA](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA - Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme **des Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Der Lückenschluss ist längst fällig. Das heutige Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Lage längs der 6 Kilometer mitten durch die Zürcher Oberländer Siedlungsgebiete ist schon lange untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir sind nicht gegen die enthaltenen Projekte. Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört jedoch ebenfalls hinein**. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder - alternativ - schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine **rasche Erstellung**.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Unsere Einwohner und Einwohnerinnen wurden immer nur getröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. **Täglich (DTV) 30'000 Fahrzeuge** passieren auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss Gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der ÖV trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der **S-Bahn-Knoten Wetzikon** mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passagieren in seiner Funktionsfähigkeit **erheblich behindert**.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert.

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz. Seit 1989 warten wir darauf.

Gemeinderat Hombrechtikon, Feldbachstrasse 12, 8634 Hombrechtikon



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- sennetz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, mit der Zuteilung der NEB Strecke «Hirzelverbindung» zur Kategorie «nicht STEP» sind wir nicht einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja, aus Sicht der Gemeinde Horgen ist nicht verständlich, dass die Hirzelverbindung nicht in STEP aufgenommen wurde.

Bei der neuesten Beurteilung der Hirzelverbindung wurde ausschliesslich eine 4-spurige Hochleistungsstrasse zur Netzerweiterung evaluiert. Bedauerlicherweise wurde der 2-spurige Basistunnel zur Lösung der Verkehrsprobleme nicht in die Überlegungen mit einbezogen.

Im Jahre 2009 erfolgte im Auftrag der Kantone Zug und Zürich eine «Zweckmässigkeitsbeurteilung Hirzelverbindung». Inzwischen ist die Verbindung in den gültigen Richtplänen aufgeführt. Teil dieser Studie und des Richtplaneintrages war auch die 2-spurige Variante. Ein 2-spuriger Tunnel kann den Bedarf für eine umweltfreundliche und sichere Verbindung auf der Hirzelstrecke durchaus befriedigen. Diese Tunnellösung ist zudem in Übereinstimmung mit dem Sachplan Verkehr.

Der Bundesrat zweifelt angeblich an der Kompatibilität des Hirzeltunnel mit dem Zeitgeist bzw. seinen verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben. Er hält die Ergebnisse der „Zweckmässigkeitsbeurteilung Hirzelverbindung“ für veraltet.

Diese Begründung ist nicht nachvollziehbar. Erstens sind in dieser Studie unbestreitbar auch heute noch gültige gesellschaftliche und politische Komponenten berücksichtigt. So weist der 2-spurige Hirzeltunnel nämlich im Vergleich mit anderen Ergänzungen des Nationalstrassennetzes ein sehr gutes Kosten-/Nutzenverhältnis auf. Er ist zudem wirtschaftlich und umweltschonend. Die Verkehrsführung durch die Tunnelröhre ist kürzer und das Wegfallen der Höhendifferenz reduziert den Treibstoffverbrauch. Sowohl für die Moränen- und Moorlandschaft Hirzel als auch für den Naturwald Sihlwald bringt sie enorme ökologische Vorteile. Und wenn der Verkehr wegen Staus oder Unfällen via Gotthard oder San Bernardino umgeleitet werden muss, führt die kürzeste Ausweichroute durch den Hirzeltunnel.

Von einer 2-spurigen Tunnelröhre würde auch der öffentliche Verkehr profitieren. Denn ohne Staus in Sihlbrugg wäre ein fahrplanmässiger Busbetrieb vom Hirzel auch in Richtung Zugerland nach Jahrzehnten endlich möglich. Die Inbetriebnahme einer Tunnelröhre macht überdies auch den Velo- und Fussverkehr über den Hirzelpass sicherer.

Bei der Beurteilung der NEB Strecke «Hirzelverbindung» wurden Resultate erarbeitet, die in vielen Punkten unverständlich sind und unserer Ansicht nach der konkreten Situation der Hirzelverbindung nicht gerecht werden. Die Beilage zeigt den uns vom Komitee pro Hirzeltunnel zur Verfügung gestellten Kommentar zur Neubeurteilung des Kosten/Nutzen Verhältnisses.

In dieser Bewertung, die ausschliesslich für die 4-spurige Variante berechnet wurde, wird anscheinend der Aspekt Mehrverkehr/ÖV-Kannibalisierung sehr stark gewichtet und damit eine neue Netzverbindung A3/A4 als etwas sehr Negatives dargestellt. Umso mehr erstaunt dann, dass die 2-spurige Variante nicht in Betracht gezogen wurde.

Die Gemeinde Horgen nimmt gerne zur Kenntnis, dass der Bund den Handlungsbedarf auf der Durchfahrt durch die Ortschaft Hirzel anerkennt und bereit ist, zur Lösung der Probleme geeignete Massnahmen zu erarbeiten und bedarfsgerecht umzusetzen.

Der bereits 2009 geplante 2-spurige Tunnel würde allerdings die grossen Umweltverträglichkeitsprobleme auf der Hirzelverbindung umfassender lösen (Passstrasse mit vielen zu überwindenden Höhenmetern und entsprechendem CO₂ Ausstoss, Entlastung BLN-Gebiet/Moorlandschaft, Lärmproblematik).

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?

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, es fehlt die Hirzelverbindung als ins STEP Nationalstrassen aufzunehmendes Vorhaben.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Bei der Zuteilung der Erweiterungsprojekte zum Ausbauschnitt 2023 soll die Hirzelverbindung, mit der 2-spurigen Tunnelvariante, in die Kategorie «ins STEP aufzunehmende Vorhaben» gewechselt werden.

Die Verkehrsmenge (16'000 Fahrzeuge), die Besonderheiten einer Passstrasse durch BLN Gebiet (4'000t CO₂ Ersparnis, Vernetzung Natur, Schutz Moorlandschaft) und der ökonomische Umgang mit öffentlichen Geldern (weniger als 40% der Kosten der evaluierten Maximallösung) legen einen 2-spurigen Tunnel als Ersatz für die bestehende Hauptverkehrsstrasse nahe. Mit dieser Lösung

können nicht nur alle Ziele des Sachplans Verkehr, sondern auch die realen Probleme im Ort und Naherholungsgebiet angegangen werden.

Die bereits vorhandene Planung in der „Zweckmässigkeitsbeurteilung Hirteltunnel“ aus dem Jahre 2009 erachten wir als genügende Grundlage zur Aufnahme in den Ausbauschnitt 2023.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.

BEILAGE

KOMMENTAR ZUR NEUBEURTEILUNG DES KOSTEN/NUTZEN VERHÄLTNISSSES DER HIRZELVERBINDUNG

Inhaltsverzeichnis

1	Resultat Neubeurteilung	2
2	Vergleich mit der Zweckmässigkeitsstudie der Kantone ZH und ZG von 2009.....	3
3	Kostenschätzung	3
4	Einfluss auf den öffentlichen Verkehr.....	4
5	Umweltthemen.....	4
6	Überarbeitung der Bewertung	5

1 Resultat Neubeurteilung

Die nachstehende Tabelle zeigt die für den Hirzeltunnel neu erarbeitete Beurteilung:

ZHKG1b		Hirzeltunnel		Problemstufe:		II/III	
Achse	Von	Nach	Länge [km]	Projektstand			
N14	AS Walterswil-West	AS Horgen	ca. 6.4	kein			
Spurerweiterung		Kostenschätzung PG WEN		Baureife bis: offen			
heute	neu	ohne Reserven	mit Reserven	Annuität aller Kosten			
0	4	1883 Mio. CHF	2615 Mio. CHF	0 Mio. CHF			

IBE	WKV	Indikatoren		KNA	KWA
Infrastruktur- budgeteffizienz	Wirksamkeits-Kosten- Verhältnis			Annuität	Skala
				Mio. CHF	-15 bis +15
6		Verkehrsqualität			
		VQ1	Reisezeit	52.7	9
		VQ2	Zuverlässigkeit	-0.2	-2
		VQ3	Betriebskosten Fahrzeuge Stammverkehr	-2.4	-4
		VQ4	Auswirkungen auf den ÖV	-33.9	-15
		VQ5	Streckenredundanz	-	4
		VQ6	Entlastung untergeordnetes Netz	-	13
		VQ7	Nutzen durch Mehrverkehr	4.5	4
		Sicherheit			
		SI1	Unfälle, Verkehrssicherheit	12.0	15
		SI2	Betriebsqualität, Betriebssicherheit	-	2
		SI3	Polizeiliche Verkehrsregelung, Überwachung	-0.4	-7
		Siedlungsentwicklung, Städtebau			
		SE1	Wohnlichkeit	-	2
		SE2	Potenzial für Siedlungsentwicklung	-	1
		SE3	Erreichbarkeit Siedlungsschwerpunkte	-	0
		SE4	Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete	-	-5
		Umwelt			
		UW1	Lärm- und Luftbelastung	-13.3	2
		UW2	Lebensräume und Gewässer	-	-3
		UW3	Flächenbeanspruchung und Bodenfruchtbarkeit	-0.0	-2
		UW4	Klimabelastung	-3.6	-15
		UW5	Umweltbelastung während Bauphase	-	-9

IBE = Ergebnis Kosten-Nutzen-Analyse (KNA)
WKV = Ergebnis Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA)

Bewertungsklasse						Gruppenbildung aus Sicht Bewertung und Problemstufe	
A	B	C	D	E	F	Problemstufe (Funktionalität)	II/III
							+
						Bewertungsklasse als Ergebnis aus KNA und KWA	F
							=
						Gruppenbildung aus Sicht Funktionalität	3-4

Weitere Kriterien für Priorisierung und definitive Zuordnung	
Qualitative Indikatoren (Skala: -3 bis +3)	
QI1	Kostenrisiko, bautechnisches Risiko
QI2	Etappierbarkeit
QI3	Kohärenz mit Gesamtverkehrskonzept
QI4	Kohärenz mit Raumplänen
QI5	Langfristige Ausbaufähigkeit, Aufwärtskompatibilität

Weitere Aspekte	
+	
+	
+	
-	
-	
-	

Zuordnung Realisierungshorizont:	nicht STEP
---	------------

2 Vergleich mit der Zweckmässigkeitsstudie der Kantone ZH und ZG von 2009

Die Bewertung von 2009 wurde im Rahmen der Studie «Zweckmässigkeitsbeurteilung Hirzelverbindung (Netzschluss A4a-A3)» erstellt. Sie wurde mit der Methode NISTRA erarbeitet, während die neue Bewertung mit der erweiterten Methode EBeN erfolgte.

Die damalige Bewertung ergab ausgezeichnete Werte für das Kosten/Nutzen Verhältnis und die Infrastrukturbudgeteffizienz (IBE). Die neue Bewertung zeigt nun das genaue Gegenteil, nämlich einen sehr tiefen Wert für das Wirksamkeits-Kosten-Verhältnis und sogar einen negativen Wert für IBE.

Woher kommt diese sehr grosse Differenz?

Mit der neuen Methode wurden zusätzliche Einflussgrössen berücksichtigt. Wesentlich für die Abweichung ist der Umstand, dass einerseits ein möglicher MIV-Mehrverkehr berücksichtigt wurde und andererseits ein negativer Einfluss auf den ÖV (infolge erhöhter Attraktivität des MIV) eingerechnet wurde. Zudem wurde die Kostenschätzung neu erarbeitet, mit dem Effekt, dass ca. 40% höhere Kosten ausgewiesen wurden.

Alle fraglichen Projekte wurden mit der neuen Methode pauschal beurteilt, um sie vergleichbar zu machen. Dies ist nachvollziehbar. Es zeigt sich nun aber, dass die neue Methode im konkreten Fall zu völlig unverständlichen, und unserer Ansicht nach, auch falschen Resultaten geführt hat. Nachstehend werden einige Plausibilitätsüberlegungen zu einzelnen Punkten aufgeführt.

3 Kostenschätzung

Die Neuschätzung der Kosten erfolgte sehr pauschal. Es wurde nur, als neues Netzelement, ein vierspuriger Tunnel Horgen-Walterswil geschätzt. Die Gesamtlänge des Bauwerkes hätte 6.4 km davon 4.9 km im Tunnel betragen.

Die im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung im Jahr 2009 erarbeitete Kostenschätzung wurde nicht berücksichtigt. Die damals recht detaillierten Berechnungen ergaben, auch korrigiert um die Bauteuerung, einen wesentlichen tieferen Wert.

Ganz wesentlich ist aber zu bemerken, dass nur die 4-spurige Variante in Betracht gezogen wurde. Die damals ebenfalls ausgearbeitete 2-spurige Variante wurde nicht berücksichtigt. Die Kosten für diese Variante wären in der Grössenordnung von 750 Mio. CHF gelegen (damaliger Kostenstand), was natürlich einen Riesenunterschied zu den heute berechneten 2'600 Mio. CHF ausmacht und die ganzen Berechnungen komplett ändern würde.

4 Einfluss auf den öffentlichen Verkehr

Die Neubewertung zeigt einen massiven negativen Effekt auf den öffentlichen Verkehr. Pro Jahr soll der ÖV einen Einkommensverlust von 33.9 Mio. CHF erfahren. Das soll die Folge davon sein, dass der MIV, durch das neuen Netzelement, an Attraktivität gewinnt und die Leute also wieder Auto fahren anstatt weiterhin den ÖV zu benutzen.

Da es heute keine Verbindung des öffentlichen Verkehrs über den Hirzelpass gibt (es gibt nur je eine Postautoverbindung Hirzel-Horgen und Hirzel-Wädenswil) ist nicht nachvollziehbar, dass auf einer nicht existierenden Verbindung nun 33.9 Mio. CHF p.a. weniger Einnahmen erzielt werden können. Der KWA Wert von -15 impliziert, dass mindestens 240'000 Personenkilometer pro Tag wegfallen würden.

Die Begründung für diese Unlogik liegt anscheinend darin, dass der Effekt eben grossflächig zu sehen sei. Dass also zum Beispiel Personen, die von Chur nach Luzern wollen, vom ÖV auf den MIV umsteigen, weil die Strassenverbindung viel attraktiver würde. Die Zeitersparnis im Tunnel gegenüber der heutigen Passstrasse beträgt etwa 3 Minuten. Dieser kleine Unterschied kann nicht zu so grossen negativen Auswirkungen für den ÖV führen. Also darf angenommen werden, dass das verwendete Modell für diesen konkreten Fall zu einem falschen Resultat führt.

5 Umweltthemen

Die Neubewertung zeigt vor allem bei den Themen «Orts- und Landschaftsbild, Naherholungsgebiete», «Lärm und Luftbelastung» und «Klimabelastung» stark negative Werte. Auch diese Bewertungen leuchten nicht ein.

Gemäss Auskunft des ASTRA resultiert beim Thema «Orts- und Landschaftsbild/Naherholungsgebiete» die negative Bewertung daher, dass

- obwohl fast die ganze Strecke im Tunnel verläuft, die neuen Tunnelportale doch Land verbrauchen
- die bestehende Passstrasse bestehen bleibt

Dass die bestehende Passstrasse in Zukunft viel weniger befahren würde und somit die Belastung dieser Strasse wesentlich reduziert wird, fliesst nicht in die Rechnung ein. Ein Neubau kann anscheinend per definitionem keine positive Bewertung erhalten.

Ähnliches gilt für die Themen «Luft- und Lärmbelastung» und «Klimabelastung». Die Verlagerung in den Tunnel bringt zwar einen positiven Effekt, weil die Strecke kürzer wird. Dieser Effekt soll aber durch die Zunahme des Verkehrs auf den Zubringern zunichte gemacht, ja ins Gegenteil verkehrt werden. Leider wird im angewendeten Modell, auch gemäss Auskunft des ASTRA, der Wegfall von 144 Höhenmetern überhaupt nicht berücksichtigt. Dies hätte aber einen entscheidenden Einfluss auf die Bewertung. Unsere Berechnungen ergaben, dass dadurch etwa 11 Tonnen CO₂ pro Tag oder rund 4000 t/Jahr eingespart würden.

Auch hier zeigt sich, dass das angewendete Modell der konkreten Situation nicht gerecht wird.

6 Überarbeitung der Bewertung

Es ist offensichtlich, dass eine Bewertung der 2-spurigen Variante zu ganz anderen Schlüssen kommen müsste. Diese Bewertung müsste ja dann nicht davon ausgehen, dass ein neues Netzelement geschaffen würde und müsste primär die lokalen Effekte in den Vordergrund rücken. Wir sind überzeugt, dass dann gezeigt werden könnte, dass sehr wohl grosse positive Effekte zu verzeichnen wären, die eine zeitnahe Realisierung des Tunnels nahelegen.



Gemeinderat

Urs Camenzind, Bereichsleiter / Gemeindeingenieur
Direktwahl 044 728 43 13
urs.camenzind@horgen.ch

Gemeindeverwaltung Horgen
Gemeinderat
Bahnhofstrasse 10
Postfach
8810 Horgen

Telefon 044 728 42 88
Fax 044 725 58 30
gemeinde@horgen.ch
www.horgen.ch

netzplanung@astra.admin.ch

3. Mai 2022

I Vernehmlassung (2021/127) des Bundesrates zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen - Stellungnahme der Gemeinde Horgen

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Gemeinde Horgen, wurden zwar nicht direkt zur Vernehmlassung eingeladen. Da wir und insbesondere der Ortsteil Hirzel aber von diesem Entscheid sehr stark betroffen sind, erlauben wir uns trotzdem, uns an der Vernehmlassung zu beteiligen.

Mit der Neu Beurteilung, die im letzten Jahr erfolgte und zum Schluss kam, dass ein Hirzeltunnel vorerst nicht nötig sei, sind wir nicht einverstanden (Zuordnung der kantonalen Vorhaben auf NEB Strecken, Faktenblatt 26. Januar 2022). Bei der Projektbeurteilung wurde nur ein 4-spuriger Tunnel für die Netzerweiterung evaluiert. Dabei wurde nicht auf die Besonderheiten einer Passstrasse durch ein Dorf im Natur- und Landschaftsschutzgebiet eingegangen. Doch darum geht es aber beim Hirzeltunnel.

Die Verkehrsmenge (16'000 Motorfahrzeuge pro Tag; DTV), die Besonderheiten einer Passstrasse durch BLN Gebiet (Tunnel spart 4000t CO₂/Jahr und schont Natur-/Landschaft) und der ökonomische Umgang mit öffentlichen Geldern (weniger als 40% der Kosten des 4-Spur Projektes) legen einen 2-spurigen Tunnel nahe, wie ihn die detailreiche Studie schon 2009 vorgestellt hat. Damit können nicht nur alle Ziele des Sachplans Verkehr, sondern auch die realen Probleme im Dorf und Naherholungsgebiet angegangen werden und den Anliegen des Naturschutzes (Hochmoor) die notwendige Beachtung (Stützpunkte und Vernetzung) geschenkt werden. Zusätzlich können durch zweckmässige Wahl des Ausbaus auch befürchtete negative Effekte im öffentlichen Verkehr vermieden werden.

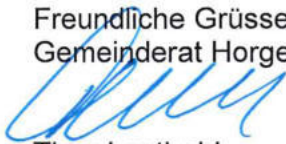
In der Beilage senden wir Ihnen den ausgefüllten Fragebogen als Word- und als pdf-Datei. Zusätzlich finden Sie auch noch eine Beilage des Komitee Pro Hirzeltunnel, die sich mit der Neu beurteilung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses der Hirzelverbindung befasst.

Bei der Zuteilung der Erweiterungsprojekte zum Ausbauschritt 2023 soll der 2-spurige Hirzeltunnel in die Kategorie «ins STEP aufzunehmende Vorhaben» eingetragen werden. Es soll die 2-spurige Variante der Ortsumfahrung umgehend in Angriff genommen werden. Es darf nicht sein, dass unsere Bevölkerung wieder viele zusätzliche Jahre auf eine Verbesserung der Situation auf dem Gebiet des Ortsteils Hirzel warten muss.



horgen

Freundliche Grüsse
Gemeinderat Horgen



Theo Leuthold
Gemeindepräsident



Felix Oberhänsli
Gemeindeschreiber

Stadtrat, 8280 Kreuzlingen

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

Stadtrat

Hauptstrasse 62
Postfach
8280 Kreuzlingen 1
Telefon +41 71 677 61 11
kanzlei@kreuzlingen.ch
www.kreuzlingen.ch

Ihr Kontakt

Sandro Nöthiger
Leiter Tiefbau
Telefon +41 71 677 64 00
sandro.noethiger@kreuzlingen.ch

Kreuzlingen, 5. April 2022

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

Sehr geehrte Dame, sehr geehrter Herr

Vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Ausbauschritt 2023, wovon wir gerne Gebrauch machen. Wir beschränken uns bei unserer Stellungnahme insbesondere auf die generellen Aspekte der Vernehmlassungsvorlage und beziehen uns auf die ersten beiden Punkte des Fragenkatalogs.

Wie vermutlich sämtliche Regionen und Gemeinden im Kanton Thurgau ist auch Kreuzlingen enttäuscht, dass die Bodenseethurtalstrasse (BTS) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde.

Uns ist zwar bewusst, dass die Verkehrsprobleme im Kanton Thurgau im nationalen Vergleich insgesamt eher gering ausfallen. Nichtsdestotrotz ist es wichtig, dass in der föderalistischen Schweiz alle Landesteile und Regionen gleichermassen berücksichtigt werden. Insbesondere, da die Planung der BTS bereits weit vorangeschritten ist und es sich um mehr als ein reines Strassensanierungsprojekt handelt (Lärmschutz, Wirtschaftsförderung, Raumplanung etc.). Aus unserer Sicht ist es deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb die BTS, auch im Vergleich mit anderen Projekten, wie z. B. der Oberlandautobahn, den Sprung ins STEP Nationalstrassen nicht geschafft hat, insbesondere da bereits eine gewonnene Volksabstimmung vorliegt.

Zwar sind die Region Kreuzlingen sowie die Stadt Kreuzlingen nicht direkt von der BTS betroffen, jedoch ist diese mit einem weiteren kantonalen Strassenausbauprojekt, der Oberland-

strasse (OLS), gekoppelt. Durch die Kombination resp. Abstimmung dieser beiden Strassenprojekte kann einerseits das Verkehrsaufkommen auf der Seeachse (H13 von Kreuzlingen nach Arbon) fast halbiert und andererseits eine wirksame verkehrliche Entlastung der Stadt Kreuzlingen erreicht werden.

Neben der bereits starken verkehrlichen Belastung der Region Kreuzlingen, die auf die Attraktivität der Stadt Konstanz sowie den steigenden Einkaufstourismus zurückzuführen ist, wäre eine verkehrliche Entlastung dringend erforderlich. Insbesondere, da 2027 mit der Fertigstellung der B33 (Anschluss an die A7) eine gute verkehrliche Verbindung an den süddeutschen Raum entsteht und dies zu einer Zunahme des Verkehrs in der Region Kreuzlingen führen wird. Auch nach mehrfacher Intervention liegt die seit Jahren versprochene Verkehrsstudie vonseiten der deutschen Behörden noch nicht vor. Aus Sicht der Stadt Kreuzlingen wird befürchtet, dass der Anschluss der B33 eine Verlagerung des Verkehrs in Richtung Gotthard resp. auf die San Bernardino-Route zur Folge hat. Der Mehrverkehr in Richtung San Bernardino würde somit komplett durch die Stadt Kreuzlingen fahren und zusätzlich die bereits stark befahrene Seeachse (H13 von Kreuzlingen nach Arbon) belasten. Alternativ führt die Weiterfahrt Richtung Süden via Oberaach auf dem zukünftigen Trasse der OLS mit dem Anschluss in Amriswil an die BTS.

Aus Sicht der Stadt Kreuzlingen ist es deshalb zentral, dass der Ausbau der BTS zeitnah erfolgt, damit auch der flankierende Strassenausbau der OLS, als Entlastung der Stadt Kreuzlingen, umgesetzt werden kann. Grundsätzlich wäre auch ein reduzierter Ausbau der BTS denkbar, jedoch muss auch dieser zeitnah umgesetzt werden. Wobei wir der Auffassung sind, dass aufgrund der sorgfältigen und detaillierten Vorarbeit des Tiefbauamts des Kantons Thurgau bereits die optimale Lösung mit der BTS/OLS vorliegt. Als weitere Alternative wäre auch denkbar, den Ausbau der BTS zu etappieren und den Abschnitt von Arbon bis Oberaach vorzuziehen, damit infolge dessen die OLS zeitnah realisiert werden kann.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen, sodass zeitnah eine Umfahrung der Stadt Kreuzlingen, als flankierende Massnahme zum Ausbau der BTS, umgesetzt werden kann.

Freundliche Grüsse
Stadtrat Kreuzlingen

Thomas Niederberger, Stadtpräsident

Janine Benz, Stv. Stadtschreiberin

Kopie an

– Stadtrat z. K.



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

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Oetwil, 04.04.2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA, einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen (zusätzliche Spuren, weitere Tunnels) erstellt werden, muss die **Schliessung vorhandener Lücken** im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Der Lückenschluss ist längst fällig. Das heutige Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Lage längs der 6 Kilometer mitten durch die Zürcher Oberländer Siedlungsgebiete ist schon lange untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir sind nicht gegen die enthaltenen Projekte. Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört jedoch ebenfalls hinein**. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder – alternativ – schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine **rasche Erstellung**.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen in aller Kürze, wie folgt:

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Wir im Zürcher Oberland wurden immer nur vertröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. **Täglich (DTV) 30'000** Fahrzeuge passieren auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der **ÖV** trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der **S-Bahn-Knoten Wetzikon** mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passagieren ist in seiner Funktionsfähigkeit **erheblich behindert**.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert. **Es ist höchste Zeit**.

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz. Seit 1989 warten wir darauf.

Hess Jürg Gemeindepräsident Oetwil am See

Gemeinde Salmach
Gemeinderat
Arbonerstrasse 8
8599 Salmach

per E-Mail

ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

19.04.2022

**Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz
Vernehmlassungsantwort der Regionalplanungsgruppe Oberthurgau**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Gemeinde Salmach dankt Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur titelerwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Die Gemeinde Salmach ist mit dem Projekt "N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)", welches in der Vernehmlassungsvorlage nicht im STEP Nationalstrassen berücksichtigt ist, direkt betroffen.

Ausgangslage

Gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine entscheidende Grundlage für die hohe Standortattraktivität der Schweiz, der Kantone und der Gemeinden. Sie sind auf ein leistungsfähiges Strassen- und Schienennetz angewiesen. Ein angemessen ausgebautes Nationalstrassennetz nimmt einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs in der Region auf und entlastet damit das Kantonsstrassennetz und die lokalen, gemeindeeigenen Strassennetze der Region. Im Kanton Thurgau bilden die Nationalstrassen N 1, N 7 und N 23 das Rückgrat des übergeordneten Strassennetzes. In der Gemeinde Salmach ist die heute bestehende N 23 für den Bezug in Richtung Weinfelden, Frauenfeld und weiter wirtschaftlich von existenzieller Bedeutung.

Kapazitätsengpässe auf den bestehenden Strasse führen bereits heute zu Ausweich- und Schleichverkehr in unserer Gemeinde durch Wohnquartiere und 30er Zonen und belasten das untergeordnete Strassennetz. Darunter leidet vor allem die Bevölkerung, insbesondere auch die Schulkinder auf dem Schulweg. Die Gemeinde Salmach ist überzeugt, dass das Projekt N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), für eine lebenswerte Entwicklung im Kanton, den Städten und Gemeinden, auch für unsere Gemeinde und für eine prosperierende Wirtschaft notwendig ist. Auch schafft eine funktionierende N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) Kapazitätsreserven zur Förderung von flächeneffizienten Verkehrsarten wie öffentlicher Verkehr und Velo- und Fussverkehr. Dies ist der wesentliche Pfeiler der gemeinde- und städtischen Mobilität.

Die Stellungnahme der Gemeinde Salmach orientiert sich am Fragebogen der Vernehmlassung.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Auf den Nationalstrassen haben sich die Verkehrsleistungen seit 1990 mehr als verdoppelt. Primär wird den drohenden Kapazitätsengpässen mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur begegnet. Ergänzt wird dies mit punktuellen Erweiterungen auf den am stärksten belasteten Abschnitten.

Die Bevölkerung im Kanton Thurgau ist in dieser Zeit überproportional gewachsen. Waren 1990 noch rund 210'000 Einwohner ansässig, sind es 2021 bereits 285'000, eine Zunahme von 36% oder über 1% pro Jahr. Gesamtschweizerisch liegt das Bevölkerungswachstum bei rund 0,7 %. Das Strassensystem im Thurgau ist historisch gewachsen. Hier den vorhandenen Kapazitätsengpässen mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu begegnen, ist nicht möglich, da diese Infrastruktur nicht vorhanden ist. Punktuelle Erweiterungen sind keine nachhaltigen Lösungen, sie sind nicht gesamtheitlich gedacht, verlagern die Probleme, führen zu einem Flickwerk, welches zu einer inhomogenen Strasse und damit zu einer gefährlichen Strasse führt. Hier ist also eine differenzierte Herangehensweise angebracht. Wo keine Infrastrukturen für einen Ausbau vorhanden sind, muss zuerst die Infrastruktur geschaffen werden. In unserem Fall die BTS.

Die Gemeinde Salsmach teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Daher hat sich die Bevölkerung des Kantons Thurgau auch klar für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen. Der Kanton Thurgau hat 2017 dem NAF mit über 59% zugestimmt. Damit konnte die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Nationalstrassen langfristig gesichert werden. Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Mit dem NAF wurde überdies das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone – und damit auch Berggebiete und Randregionen wie der Oberthurgau – werden so ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Schliesslich stellt der NAF als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds) gleich. Die nun vorliegende Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027 und zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit ist die logische Fortschreibung der Erfolgsgeschichte NAF und ist daher in den Grundzügen zu begrüssen.

Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten mit der Vorlage vier Beschlüsse:

- Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken.
- STEP Nationalstrassen mit Ausbauschnitt 2023 (sowie Aufnahme von drei vormals kantonalen Vorhaben auf den NEB-Strecken)
- Verpflichtungskredit in der Höhe von 4,354 Milliarden Franken für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschnittes 2023 und die Planung der übrigen Erweiterungsprojekte.
- Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Diese Verteilung der Vorlage birgt eine gewisse Komplexität.

Die Gemeinde Salsmach begrüsst, dass die Vorlage einleuchtend und detailliert abgehandelt wird.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Gemeinde Salsmach liegt peripher in der Schweiz und ist mit dem Bodensee im Westen "nur" über 180° erschlossen – abgesehen von der Autofähre Romanshorn-Friedrichshafen. Daher ist die N 23 die Hauptader zur wirtschaftlichen Erschliessung in die Region und aus der Region heraus.

Die Gemeinde Salmsach vermisst eine Beurteilung und Bewertung der verschiedenen Vorhaben, welche die Unterschiede der einzelnen Regionen berücksichtigt. Die Ausgangslage unserer Region und auch der Gemeinde ist nicht dieselbe wie im Hotspot Zürich und muss entsprechend berücksichtigt werden. Der Ausbau des Netzes muss sich auf regionen- und ortsspezifische Kriterien abstützen, welche Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam definieren.

In unserer Region betrifft dies die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS). Raumwirksame Tätigkeiten und entsprechende Massnahmen und Projekte sollen überregional geplant und koordiniert werden. Das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden soll gefördert werden. So können die Ziele einer wettbewerbsfähigen, solidarischen und vielfältigen Schweiz erreicht sowie die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen vertieft werden. Die Region Oberthurgau mit den kantonalen Zentren Amriswil, Arbon und Romanshorn, Weinfelden im Mittelthurgau und Kreuzlingen/Konstanz an der Grenze zu Baden-Württemberg und auch die Verbindung nach St. Gallen, Arbon und Rorschach kann nicht von diesem Netz abgetrennt werden. Eine entsprechend ausgebaute N 23 ist für die wettbewerbsfähige, wirtschaftliche Region essentiell –wie auch für die Sicherheit der Benutzer und der Anwohner.

Antrag 1. Die Gemeinde Salmsach beantragt eine Beurteilung der BTS anhand von regionen- und ortsspezifischen Kriterien.

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?

Ja, denn gerade der Betrieb, der Unterhalt sowie der Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet die Gemeinde Salmsach als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Zudem werden mit den Massnahmen im Umfang von gut zwei Milliarden Franken pro Jahr die Belastungen von Mensch und Umwelt minimiert.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein. Für die Gemeinde Salmsach ist es unverständlich, warum die N 23 Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) für den STEP Nationalstrasse nicht berücksichtigt wurde.

Der Kanton Thurgau hat ein Generelles Projekt nach ASTRA Vorgaben erarbeitet und dazu Dutzende von Projektdossiers beigelegt, welche sich mit den Themen Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Ortsbildschutz, Waldschutz, Landwirtschaft, Rückbau, Landerwerb, Umgang mit Fruchtfolgeflächen, Raumplanung etc. auseinandersetzen und das Projekt auf eine Stufe heben, welche ein Strassenprojekt noch nie erfahren durfte. Hier wurde im Sinne der Nachhaltigkeit umfassend geplant. Diese Planung ist weiter fortgeschritten als vergleichbare Projekte, welche sich bereits im STEP befinden oder vorgesehen sind. Dadurch ist auch die Kostengenauigkeit höher und sicherer als bei einem Projekt auf Vorprojektstufe.

Für einen ländlichen Kanton Thurgau lösen diese Zahlen mittel bis grosse funktionale Probleme aus. Ohne BTS wird die heutige Kantonsstrasse H 13 grosse funktionale Probleme erfahren. 22'000 Fz/Tag werden sich durch Salmsach 2030 auf der H 13 bewegen. Mit der BTS kann auf der H 13 der MIV- und LKW Verkehr um 50% gesenkt werden. Dadurch hat der Fuss- und Veloverkehr wieder den nötigen Platz.

Ebenso ist beschrieben, dass keine kritische Grösse für eine Verkehrsentflechtung ausgewiesen ist. In Salmsach (an der H 13) mit 22'000 Fz./Tag ist schon lange eine kritische Grösse erreicht. Gütertransporte

bleiben an Kreuzungen stecken, der Verkehrsfluss ist inhomogen und Velofahrende haben nicht den benötigten Platz auf dem kantonalen Radwegnetz Alltagsverkehr. Die kritische Grösse ist gegeben.

Bezüglich Verträglichkeit ist anzumerken, dass diese nicht nur die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze betrifft. Der Kanton hat in seiner Planung für das ASTRA ein in der Schweiz einmaliges Lärmschutzprojekt erarbeitet. Zusammen mit der Oberlandstrasse (OLS) können im ganzen Projektperimeter bei rund 7'000 Liegenschaften die Lärmbelastung um 1 bis 3 dB(A) gesenkt werden. In der Region Oberthurgau sind dies allein 1'400 Liegenschaften mit knapp 10'000 Personen, welche einen wahrnehmbaren Nutzen daraus ziehen.

Zum Hinweis, den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen, bemerken wir, dass der Kanton Thurgau die Herausforderung einer Öffnung des Lösungsfächers bereits ein paar Mal durchgespielt hat. Es wurden in der Vergangenheit verschiedene Varianten geprüft. Ob Linienführungen generell, Strassentyp HLS oder HVS, lokale, siedlungsnah oder siedlungserne Umfahrungen, alles war dabei. Das heute vorliegende Projekt BTS ist ein stimmiges Gesamtprojekt, welches nicht nur entlang der N 23 die Ortschaften entlastet, sondern auch diejenigen Ortschaften entlang der H 13 zwischen Kreuzlingen und Arbon. Die Beurteilung der einzelnen Varianten erfolgte gemäss den NISTRA-Kriterien des ASTRA.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die fünf Vorhaben Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergertunnel (inkl. Spange Güterbahnhof), Rheintunnel Basel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen, können wir nachvollziehen.

Dass die N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), nicht in den STEP aufgenommen wurde, ist für uns unverständlich. Die N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), ist notwendig, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Sie ist aus Sicht Nachhaltigkeit sinnvoll, sogar der Umweltverträglichkeitsbericht bestätigt die Umweltverträglichkeit. Die Bereiche Gesellschaft und Wirtschaft werden klar positiv beeinflusst.

Die BTS behebt die unzumutbare Situation bezüglich Verkehrsbelastung, Lärmbelastung der Anwohnenden, Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf der Ortsdurchfahrt durch Salmsach. Ausserdem ergeben sich für den Güterverkehr erhebliche Reisezeiteinsparungen, welche volkswirtschaftlich positiv zu werten ist. Die betroffenen Siedlungsgebiete werden aufgewertet und die Situation für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr massiv verbessert. Die ist aus kantonaler Sicht so. Aus nationaler Sicht gewährleistet das Projekt, dass alle Landesteile und Kantone attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Die Anbindung des Nationalstrassennetzes bis an den Bodensee muss gut und sicher ausgebaut sein. Ausserdem werden durch das Vorhaben BTS die verkehrlichen Engpässe sowie Verträglichkeitsprobleme behoben. Und dies nicht nur bei den Gemeinden an der N 23 sondern auch bei den Gemeinden entlang der Kantonshauptstrasse H13 entlang dem Bodensee und damit auch in der Region Oberthurgau.

Das Generelle Projekt BTS basiert auf einem umfassenden Planungsprozess unter Einbezug der Bevölkerung und Gemeinden. Die Stimmberechtigten des Kantons Thurgau haben sich 2012 mit einem deutlichen Ja zur BTS bekannt. Zusammen mit den unzähligen Fachdossiers ergibt sich ein Projekt, welches mehr als nur eine Strasse ist. Auf diesem Planungsstand ist jetzt aufzubauen.

Die Verträglichkeit mit der Umwelt ist durch einen umfangreichen Umweltverträglichkeitsbericht belegt.

Durch die mit dem Generellen Projekt erreichte Kostengenauigkeit von +/- 20% ergeben sich weniger Risiken hinsichtlich einer Kostensteigerung.

Antrag 2. Die Gemeinde Salmsach beantragt, die N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), in den STEP aufzunehmen und einem Realisierungshorizont zuzuteilen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
Keine.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüßen.

Gemeinderat Salmsach

Der Gemeindepräsident:



Martin Haas

Die Gemeindeschreiberin:



Nicole Haltinner

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

4. Mai 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbaus schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme des Gemeinderates Schönen grund

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Gemeinderat Schönen grund hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Gemeinderat Schönen grund ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung

zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Das kann nach Meinung des Gemeinderates Schönengrund nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten.

Der Gemeinderat Schönengrund fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund darf nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den Gemeinderat Schönengrund ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Gemeinderat Schönengrund beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Gemeinderat Schönengrund nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Gemeinderat Schönengrund, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Für eine kleine Gemeinde wie Schönengrund, in welcher kaum Gewerbe angesiedelt ist, hat der Pendlerverkehr Richtung Herisau, Gossau und St. Gallen eine grosse Bedeutung. Sowohl der Individualverkehr als auch der öffentliche Verkehr sind aus Sicht des Gemeinderates Schönengrund durch die schon länger herrschende prekäre Verkehrssituation massiv eingeschränkt. Sowohl PW als auch Postauto stehen regelmässig im Stau – von Waldstatt durch Herisau bis Anfang Gossau respektive St. Gallen Winkeln und umgekehrt. Der Ausflugstourismus hat in den letzten Jahren auch unter der Woche deutlich zugenommen und verstärkt die Verkehrsproblematik massiv.

Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist unterliegt ständig der Gefahr, abgedrängt zu werden, da auf diesen Strassen keine separate, nur für Fahrräder zu befahrende Spur besteht.

Regelmässig versuchen Einwohner aus Schönengrund dem Stau in Herisau zu entkommen, indem sie via Schwellbrunn fahren. Dies ist jedoch auch keine Lösung, da in Schwellbrunn enge Strassenverhältnisse herrschen und im Dorfzentrum eine Tempobegrenzung von 40 km/h besteht.

Mit dem Entscheid des Bundesrates, den Zubringer Appenzellerland nur ausserhalb des Aktualisierten STEP Nationalstrassen zu überprüfen, scheint eine Lösung für die gravierenden Verkehrsprobleme auf der Achse Gossau-Appenzell in weite Ferne zu rücken. Dies ist für den Gemeinderat Schönengrund eine grosse Enttäuschung und er fordert den Bundesrat auf, diese Haltung noch einmal zu überdenken.

Freundliche Grüsse
IM NAMEN DES GEMEINDERATES SCHÖNENGRUND


Thorsten Friedel
Gemeindepräsident


Sonja Hartmann
Gemeindeschreiberin



Gemeinderat, 9103 Schwellbrunn

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

Schwellbrunn, 21. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme der Einwohnergemeinde Schwellbrunn

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Gemeinderat Schwellbrunn hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Gemeinderat Schwellbrunn ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone und ihre Gemeinden, sowie für die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen, und insbesondere auch die Nationalstrasse N25, eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am an-

deren Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung des Gemeinderates Schwellbrunn nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Gemeinderat Schwellbrunn hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Gemeinderat Schwellbrunn fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die

Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den Gemeinderat Schwellbrunn ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht hinter Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Gemeinderat Schwellbrunn beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Gemeinderat Schwellbrunn nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Gemeinderat Schwellbrunn, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Ständekommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Gemeinderat Schwellbrunn teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Gemeinderates Schwellbrunn


Ueli Frischknecht, Gemeindepräsident


Daniela Mohr, Gemeindeschreiberin

Kopie an:

– Akten



per E-Mail

ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Sommeri, 18. März 2022

**Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz
Vernehmlassungsantwort der Gemeinde Sommeri**

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Gemeinderat Sommeri dankt Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur titelerwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können. Die Gemeinde Sommeri ist eine kleinste Gemeinde im Oberthurgau mit rund 630 Einwohnerinnen und Einwohner. Verkehrstechnisch ist die Gemeinde auf der Nord-Süd-Achse durch die K131, Ost-West-Achse durch die K133 erschlossen. Zwei Bushaltestellen garantieren zudem den Anschluss an den öffentlichen Verkehr (in Richtung der Stadt Amriswil).

Die Gemeinde Sommeri ist mit dem Projekt "N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)", welches in der Vernehmlassungsvorlage nicht im STEP Nationalstrassen berücksichtigt ist, indirekt betroffen.

Ausgangslage

Gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine entscheidende Grundlage für die hohe Standortattraktivität der Schweiz, der Kantone und der Regionen – auch im Oberthurgau. Sie sind auf ein leistungsfähiges Strassen- und Schienennetz angewiesen. Ein angemessen ausgebautes Nationalstrassennetz nimmt einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs in der Region auf und entlastet damit das Kantonsstrassennetz und die lokalen, gemeindeeigenen Strassennetze der Region. Im Kanton Thurgau bilden die Nationalstrassen N 1, N 7 und N 23 das Rückgrat des übergeordneten Strassennetzes. In der Region Oberthurgau ist die heute bestehende N 23 für den Bezug in Richtung Weinfelden, Frauenfeld und weiter wirtschaftlich von existenzieller Bedeutung.

Kapazitätsengpässe auf der N23 führen bereits heute zu Ausweichverkehr in den Gemeinden und Städten und belasten das untergeordnete Strassennetz. Darunter leiden die Bevölkerung, die Wirtschaft und auch Besucherinnen und Besucher der Region. Die Gemeinde Sommeri erfährt dieses Schicksal von Jahr zu Jahr in steigender Kadenz. Durch die vermehrte gestaute Verkehrslage auf der H14 sucht sich der Verkehr automatisch neue (und schnellere) Wege. Dadurch entsteht in unserer Gemeinde ein erhöhter (Durchgangs)-Verkehr, welcher zunehmend negative Folgen nach sich zieht. Dies zeigt sich exemplarisch bei der Situation Kreuzung der K131 / K133, welcher in den letzten Jahren mehrere schwerere Unfälle verursacht hat. Um dieses Risiko zu minimieren wurden Planvarianten entwickelt, welche u.a. einen (teuren) Kreiselbau vorsehen (inkl. Zerstörung von kostbarem Kulturland). Aus diesem Grunde ist der Gemeinderat Sommeri vollends überzeugt, dass das Projekt N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), auch für die Gemeinde Sommeri als indirekt betroffene Gemeinde eine grosse Entlastung

darstellt. Im Weiteren ist dieses Projekt auch für eine lebenswerte Entwicklung im Kanton, den Städten und Gemeinden, für die Region Oberthurgau und für eine prosperierende Wirtschaft notwendig. Zudem schafft eine funktionierende N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) Kapazitätsreserven zur Förderung von flächeneffizienten Verkehrsarten wie öffentlicher Verkehr und Velo- und Fussverkehr. Dies ist der wesentliche Pfeiler der gemeinde- und städtischen Mobilität.

Die Stellungnahme des Gemeinderates orientiert sich am Fragebogen der Vernehmlassung.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Auf den Nationalstrassen haben sich die Verkehrsleistungen seit 1990 mehr als verdoppelt. Primär wird den drohenden Kapazitätsengpässen mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur begegnet. Ergänzt wird dies mit punktuellen Erweiterungen auf den am stärksten belasteten Abschnitten.

Die Bevölkerung im Kanton Thurgau ist in dieser Zeit überproportional gewachsen. Waren 1990 noch rund 210'000 Einwohner ansässig, sind es 2021 bereits 285'000, eine Zunahme von 36% oder über 1% pro Jahr. Gesamtschweizerisch liegt das Bevölkerungswachstum bei rund 0,7 %. Das Strassensystem im Thurgau ist historisch gewachsen. Hier den vorhandenen Kapazitätsengpässen mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu begegnen, ist nicht möglich, da diese Infrastruktur nicht vorhanden ist. Punktuelle Erweiterungen sind keine nachhaltigen Lösungen, sie sind nicht gesamtheitlich gedacht, verlagern die Probleme, führen zu einem Flickwerk, welches zu einer inhomogenen Strasse und damit zu einer gefährlichen Strasse führt. Hier ist also eine differenzierte Herangehensweise angebracht. Wo keine Infrastrukturen für einen Ausbau vorhanden sind, muss zuerst die Infrastruktur geschaffen werden. In unserem Fall die BTS, welche durch die stimmberechtigte Bevölkerung des Kanton Thurgaus am 23. September 2012 mit rund 54.58 Prozent klar angenommen wurde.

Der Gemeinderat teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Daher hat sich die Bevölkerung des Kantons Thurgau auch klar für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen. Der Kanton Thurgau hat 2017 dem NAF mit über 59% zugestimmt. Damit konnte die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Nationalstrassen langfristig gesichert werden. Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Mit dem NAF wurde überdies das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone – und damit auch Berggebiete und Randregionen wie der Oberthurgau – werden so ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Schliesslich stellt der NAF als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds) gleich. Die nun vorliegende Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027 und zum Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit ist die logische Weiterschreibung der Erfolgsgeschichte NAF und ist daher in den Grundzügen zu begrüssen.

Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten mit der Vorlage vier Beschlüsse:

- Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken.
- STEP Nationalstrassen mit Ausbausritt 2023 (sowie Aufnahme von drei vormals kantonalen Vorhaben auf den NEB-Strecken)
- Verpflichtungskredit in der Höhe von 4,354 Milliarden Franken für die Erweiterungsprojekte des Ausbausrittes 2023 und die Planung der übrigen Erweiterungsprojekte.
- Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Diese Vierteilung der Vorlage birgt eine gewisse Komplexität.

Der Gemeinderat begrüsst, dass die Vorlage einleuchtend und detailliert abgehandelt wird.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Gemeinde Sommeri und somit die ganze Region Oberthurgau liegt peripher in der Schweiz und ist mit dem Bodensee im Westen "nur" über 180° erschlossen – abgesehen von der Autofähre Romanshorn-Friedrichshafen. Daher ist die N 23 die Hauptader zur wirtschaftlichen Erschliessung in die Region und aus der Region heraus.

Es wird eine Beurteilung und Bewertung der verschiedenen Vorhaben, welche die Unterschiede der einzelnen Regionen berücksichtigt, vermisst. Die Ausgangslage zu anderen Regionen oder Zentren wie die Stadt Zürich muss entsprechend berücksichtigt werden. Der Ausbau des Netzes muss sich auf regionen- und ortsspezifische Kriterien abstützen, welche Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam definieren.

In unserer Region betrifft dies die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS). Raumwirksame Tätigkeiten und entsprechende Massnahmen und Projekte sollen überregional geplant und koordiniert werden. Das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden soll gefördert werden. So können die Ziele einer wettbewerbsfähigen, solidarischen und vielfältigen Schweiz erreicht sowie die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen vertieft werden. In unserer Region und Nähe mit den kantonalen Zentren Amriswil (Nachbargemeinde), Arbon und Romanshorn, Weinfelden im Mittelhurgau und Kreuzlingen/Konstanz an der Grenze zu Baden-Württemberg kann nicht von diesem Netz abgetrennt werden. Eine entsprechend ausgebaute N 23 ist für die wettbewerbsfähige, wirtschaftliche Region essentiell –wie auch für die Sicherheit der Benutzer und der Anwohner.

Antrag 1. Der Gemeinderat Sommeri beantragt eine Beurteilung der BTS anhand von regionen- und ortsspezifischen Kriterien.

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?

Ja, denn gerade der Betrieb, der Unterhalt sowie der Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet der Gemeinderat als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Zudem werden mit den Massnahmen im Umfang von gut zwei Milliarden Franken pro Jahr die Belastungen von Mensch und Umwelt minimiert. Die Lebensqualität kann somit signifikant gesteigert werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein. Für den Gemeinderat ist es absolut unverständlich, warum die N 23 Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) für den STEP Nationalstrasse nicht berücksichtigt wurde. Es zeigt symptomatisch die Vernachlässigung unserer ganzen Region auf.

Der Kanton Thurgau hat ein Generelles Projekt nach ASTRA Vorgaben erarbeitet und dazu Dutzende von Projektdossiers beigelegt, welche sich mit den Themen Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Ortsbildschutz, Waldschutz, Landwirtschaft, Rückbau, Landerwerb, Umgang mit Fruchtfolgeflächen, Raumplanung etc. auseinandersetzen und das Projekt auf eine Stufe heben, welche ein Strassenprojekt noch nie erfahren durfte. Hier wurde im Sinne der Nachhaltigkeit umfassend geplant. Diese Planung ist weiter fortgeschritten als vergleichbare Projekte, welche sich bereits im STEP befinden oder vorgesehen sind. Dadurch ist auch die Kostengenauigkeit höher und sicherer als bei einem Projekt auf Vorprojektstufe.

Die im Erläuternden Bericht beschriebenen geringen oder sogar keine Probleme in Bezug auf die Funktionalität der N 23 sind nicht so. In Amriswil werden gemäss Modellrechnungen 2030 rund 23'000 Fz/Tag auf der N 23

verkehren. Für einen ländlichen Kanton Thurgau lösen diese Zahlen mittel bis grosse funktionale Probleme aus. Ohne BTS wird auch die heutige Kantonsstrasse H 13 grosse funktionale Probleme erfahren. 22'000 Fz/Tag werden sich durch Romanshorn 2030 auf der H 13 bewegen. Mit der BTS kann auf der H 13 der MIV- und LKW Verkehr um 50% gesenkt werden. In Amriswil bewegt sich diese Reduktion sogar bei rund 70%. Dadurch hat der Fuss- und Veloverkehr wieder den nötigen Platz. Dies bedeutet auch, dass der Schleichverkehr in den umliegenden Gemeinden zumindest nicht stärker belastet wird.

Ebenso ist beschrieben, dass keine kritische Grösse für eine Verkehrsentflechtung ausgewiesen ist. In Amriswil mit 22'000 Fz/Tag, Neukirch-Egnach mit 17'000 Fz/Tag oder Romanshorn (an der H 13) mit 22'000 Fz/Tag ist schon lange eine kritische Grösse erreicht. Gütertransporte bleiben an Kreuzungen stecken, der Verkehrsfluss ist inhomogen und Velofahrende haben nicht den benötigten Platz auf dem kantonalen Radwegnetz Alltagsverkehr. Die kritische Grösse ist gegeben.

Bezüglich Verträglichkeit ist anzumerken, dass diese nicht nur die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze betrifft. Der Kanton hat in seiner Planung für das ASTRA ein in der Schweiz einmaliges Lärmschutzprojekt erarbeitet. Zusammen mit der Oberlandstrasse (OLS) können im ganzen Projektperimeter bei rund 7'000 Liegenschaften die Lärmbelastung um 1 bis 3 dB(A) gesenkt werden. In der Region Oberthurgau sind dies allein 1'400 Liegenschaften mit knapp 10'000 Personen, welche einen wahrnehmbaren Nutzen daraus ziehen.

Zum Hinweis, den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen, bemerken wir, dass der Kanton Thurgau die Herausforderung einer Öffnung des Lösungsfächers bereits ein paar Mal durchgespielt hat. Es wurden in der Vergangenheit verschiedene Varianten geprüft. Ob Linienführungen generell, Strassentyp HLS oder HVS, lokale, siedlungsnah oder siedlungserne Umfahrungen, alles war dabei. Das heute vorliegende Projekt BTS ist ein stimmiges Gesamtprojekt, welches nicht nur entlang der N 23 die Ortschaften entlastet, sondern auch diejenigen Ortschaften entlang der H 13 zwischen Kreuzlingen und Arbon. Die Beurteilung der einzelnen Varianten erfolgte gemäss den NISTRA-Kriterien des ASTRA.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die fünf Vorhaben Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenberg-tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof), Rheintunnel Basel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen, kann nachvollzogen werden und wird hiermit nicht bestritten. Es soll auch kein ausspielen von verschiedenen Projekten werden, sondern die Bitte um Rücksichtnahme auf eine ganze Region.

Dass die N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), nicht in den STEP aufgenommen wurde, ist für uns absolut verständlich. Die N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), ist notwendig, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Sie ist aus Sicht Nachhaltigkeit sinnvoll, sogar der Umweltverträglichkeitsbericht bestätigt die Umweltverträglichkeit. Die Bereiche Gesellschaft und Wirtschaft werden klar positiv beeinflusst.

Die BTS behebt die unzumutbare Situation bezüglich Verkehrsbelastung, Lärmbelastung der Anwohnenden, Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf den Ortsdurchfahrten durch Bonau, Weinfeld, Bürglen, Sulgen, Erlen, Amriswil und Neukirch-Egnach entlang der N 23. Die gleichen positiven Wirkungen ergeben sich in den Gemeinden und Städten in der Region Oberthurgau. Ausserdem ergeben sich für den Güterverkehr erhebliche Reisezeiteinsparungen, welche volkswirtschaftlich positiv zu werten ist. Die betroffenen Siedlungsgebiete werden aufgewertet und die Situation für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr massiv verbessert. Die ist aus kantonaler Sicht so. Aus nationaler Sicht gewährleistet das Projekt, dass alle Landesteile und Kantone attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Die Anbindung des Nationalstrassennetzes bis an den Bodensee muss gut und sicher ausgebaut sein. Ausserdem werden durch das Vorhaben BTS die verkehrlichen Engpässe sowie Verträglichkeitsprobleme behoben. Und dies nicht nur bei den Gemeinden an der N 23 sondern auch bei den Gemeinden entlang der Kantonshauptstrasse H13 entlang dem Bodensee und damit auch in der Region Oberthurgau. Im Weiteren wird

eine solche Lösung auch positive Vorteile für indirekt betroffene Gemeinden wie die Gemeinde Sommeri nach sich ziehen. Unsere Region als solches wird bei einer positiven Lösung eine notwendige Entlastung des Durchgangsverkehrs vollziehen können. Die ist ganz im Sinne einer engen Zusammenarbeit in der Region Oberthurgau und im Kanton als solches.

Das Generelle Projekt BTS basiert auf einem umfassenden Planungsprozess unter Einbezug der Bevölkerung und Gemeinden. Die Stimmberechtigten des Kantons Thurgau haben sich 2012 mit einem deutlichen Ja zur BTS bekannt. Zusammen mit den unzähligen Fachdossiers ergibt sich ein Projekt, welches mehr als nur eine Strasse ist. Auf diesem Planungsstand ist jetzt aufzubauen.

Die Verträglichkeit mit der Umwelt ist durch einen umfangreichen Umweltverträglichkeitsbericht belegt.

Durch die mit dem Generellen Projekt erreichte Kostengenauigkeit von +/- 20% ergeben sich weniger Risiken hinsichtlich einer Kostensteigerung.

Antrag 2. Der Gemeinderat Sommeri beantragt, die N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), in den STEP aufzunehmen und einem Realisierungshorizont zuzuteilen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Gemeinderat Sommeri appelliert an die zuständigen Stellen, nicht eine ganze Region im Regen stehen zu lassen. Eine Nichtaufnahme bedeutet eine Verzögerung und eine weitere starke Belastung für alle Einwohnenden in unserer Region für mindestens die nächsten beiden Jahrzehnte. Dem Willen der Stimmbevölkerung soll endlich Rechnung getragen werden. Ein solch konkretes Projekt wie die N°23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), gehört unseres Erachtens klar in den STEP.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer vorliegenden Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüßen aus der Gemeinde Sommeri.

Mit freundlichen Grüßen

GEMEINDE SOMMERI

Priska Rechsteiner
Gemeindepräsidentin



Björn Stäheli
Gemeindeschreiber

Versand: 18. MRZ. 2022

UVEK
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Sulgen, 26. April 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Politische Gemeinde Sulgen liegt mitten im Thurgau, direkt an der geplanten **Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)**. Diese Schnellsstrasse würde die Gemeinde Sulgen vom Durchgangsverkehr und vielen Staustunden entlasten und die 4000 Einwohnerinnen und Einwohner und 2500 Arbeitsplätze in unzähligen kleinen und mittelgrossen z.T. börsenkotierten Betrieben besser an den Rest der Schweiz anbinden. Gemäss Bundesrat sollen nur drei Erweiterungsvorschläge der Kantone auf NEB-Strecken in das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen aufgenommen und weiterbearbeitet werden. Die **Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)** ist nicht dabei.

Wir beantragen: Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 in den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen im Rahmen des aktualisierten Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) aufzunehmen.

Wie gewünscht, gliedern wir unsere detaillierte Stellungnahme wie folgt:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Unbestritten nachvollziehbar ist, dass der Bundesrat gezielte Kapazitätserweiterungen auf dem Nationalstrassennetz vornehmen möchte und dabei die Vorhaben in den grossstädtischen Räumen priorisiert. Doch bei einem teilweisen oder vollständigen Verzicht auf die Realisierung der

Erweiterungsprojekte bleiben die funktionalen Probleme der Nationalstrassen bestehen, wie der Bundesrat in seinem Bericht selbst auch feststellt. Die Engpässe werden sich - mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz und die Standortgunst - zeitlich und räumlich weiter ausdehnen. Die Verlässlichkeit des gesamten Strassenverkehrssystems wird weiter sinken und die Lebensqualität nachhaltig beeinträchtigt. Dies gilt nicht nur für den urbanen, sondern im Besonderen auch für den ländlichen Raum. Es ist aus unserer Sicht deshalb zwingend, einem planerisch weitfortgeschrittenen und politisch anerkannten Projekt wie die BTS eine höhere Priorität einzuräumen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Dem Aspekt der Randregionen wird in der Vorlage zu wenig Beachtung geschenkt. Das Schweizer Verkehrssystem kann nur leistungsfähig bleiben, wenn es die einzelnen Agglomerationen klug miteinander verbindet. Die Region Mittelthurgau wird raumplanerisch nicht als Agglomerationsraum definiert. Aber sie verbindet die Agglomerationen Konstanz-Kreuzlingen, Winterthur und Umgebung, Wil und St. Gallen-Bodensee. Dieser Brückenfunktion muss Rechnung getragen werden. Die Koordination zwischen den Räumen ist immens wichtig. Für uns ist nicht nachvollziehbar, wieso im Sinne eines politischen Zusammenhaltes nicht auch für ein Strassenprojekt in einer Randregion genügend Priorität eingeräumt wird. Wir haben den Eindruck, dass Gross-Agglomerationen und absolutes Verkehrsaufkommen mit dieser STEP Vorlage mehr und mehr Gewicht erhalten und der Aspekt Randregion, auch wenn wesentlich zu einer erfolgreichen Nation beitragend, nicht genügend Gewichtung erhält.

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?

Der beantragte Zahlungsrahmen ist aus unserer Sicht zu tief gewählt. Aus unserer Sicht sind zur Stärkung von Randregionen deutlich mehr Mittel bereitzustellen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Wie bereits erwähnt: Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist aus guten Gründen als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 aufzunehmen. Es ist von nationaler Bedeutung, dass das Nationalstrassennetz bis an den Bodensee gut ausgebaut ist. Das Vorhaben wird dem Thurgau gerecht, der in den letzten Jahren überproportional gewachsen ist. Es ist für eine mittelgrosse Thurgauer Gemeinde wie Sulgen nicht nachvollziehbar, weshalb der Bundesrat ein Strassenprojekt bremst, das nicht nur einen nationalen Nutzen, sondern auch einen regionalen Nutzen hat. Die Gemeinden in unserer Region, namentlich Weinfelden, Bürglen, Sulgen und Erlen würden vom Verkehr entlastet. Lokale Umfahrungen ergeben auf dieser Achse keinen Sinn. Es braucht eine

gesamtheitliche Lösung wie die BTS. Dieses Projekt wurde in den letzten zehn Jahren im Dialog mit den Gemeinden, der Bevölkerung und unzähligen Stakeholdern entwickelt, dabei wurde auch die Linienführung optimiert. Die Gemeinden haben ihre Ortsplanungen bereits auf die Linienführung und Anschlussbauwerke angepasst – d.h. Arbeitszonen hin zur BTS verschoben und Wohnzonen von der geplanten Schnellstrasse weggenommen.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die BTS wurde über Jahre umfangreich geplant und optimiert. Es wurde auf der ganzen Streckenlänge gut darauf geachtet, das Trasse umsichtig in die Landschaft einzubetten. Es schadet nicht, wenn der Bund den gesamten Korridor selbst einer umfassenden Prüfung unterziehen möchte, auch wenn der Thurgau das Vorhaben bereits aus der Optik des Gesamtverkehrs erarbeitet hat. Diese Prüfung jedoch soll aufgrund der fundierten Vorleistungen des Kantons Thurgau zeitnah und in Zusammenarbeit erfolgen. Daher ist die BTS mit diesem Beschluss in das Strategische Entwicklungsprogramm aufzunehmen.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Unsere Region verbindet Wirtschaftsräume und Agglomerationen. Die BTS ist das Ergebnis einer koordinierten Verkehrspolitik. Sie schlägt zwei Fliegen auf einen Streich. Sie verbindet und entlastet. Unser peripher gelegener Wirtschaftsraum würde mit der BTS besser an das übergeordnete Netz angeschlossen. Zudem müsste aus unserer Sicht der Bund alles Interesse daran haben, mit diesem ausgereichten Strassenbauprojekt BTS einen sich wirtschaftlich positiv entwickelnden Kanton Thurgau weiter und nachhaltig zu stärken.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für Ihre wertvolle Arbeiten bedanken wir uns herzlich.

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES GEMEINDERATES SÜLGEN

A. Opprecht, Gemeindepräsident



W. Senn, Gemeindeschreiber

Bundesamts für Strassen (ASTRA)
Herr Jürg Röthlisberger
Direktor
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Suprastanza communal / Gemeindevorstand

Mastral / Gemeindepräsident
Thomann Leo
Tel. +41 81 659 11 61
leo.thomann@surses.ch

Per E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Tinizong, 28. April 2022

Stellungnahme zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen – Umfahrung Bivio

Sehr geehrter Herr Röthlisberger
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie erhalten die Stellungnahme der Gemeinde Surses betr. Titel rubrizierter Angelegenheit. Die Gemeinde wahrt die gemeinsamen öffentlichen Interessen ihrer Einwohnerinnen und Einwohner. Die Julierstrasse durch das Val Surses ist die einzige wintersichere Strassenverbindung zwischen Nord- und Südbünden, und stellt gleichzeitig die Verbindung nach Italien (Bernina und Maloja) sicher. Die Ortsdurchfahrt von Bivio ist schon heute nicht in der Lage den gemischten Durchgangsverkehr zu schlucken und ist mit erheblichen Gefahren für Fussgänger*innen, Anwohner*innen verbunden. Insgesamt liegen sieben Dörfer der Gemeinde Surses an der Nationalstrasse. Dies sind vor allem in der touristischen Hochsaison (Sommer und Winter) sehr stark vom Reiseverkehr und daneben an den Wochenenden von Durchgangs- und Freizeitverkehr betroffen.

Der Gemeindevorstand hat an seiner Sitzung vom 11. April 2022 die Vorlage betr. Verpflichtungskredit von 4,354 Mrd. Fr. für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschnittes 2023 und die Planung weiterer Erweiterungsprojekte sowie einen Zahlungsrahmen von 8,433 Mrd. für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes im Zeitraum 2024 bis 2027 besprochen.

Im Ausbauschnitt 2023 des Bundes sollen lediglich fünf Projekte realisiert werden und der Ausbauschnitt 2023 fokussiert einzig auf den Verkehr in Agglomerationsnähe – obwohl insgesamt Ausgaben in der Höhe von 12,787 Mrd. Fr. erwähnt sind. Alleine aus dieser Perspektive lehnt der Gemeindevorstand der Gemeinde Surses diese Vorlage in der vorliegenden Form ab. Aus Sicht der Gemeinde Surses muss die Vorlage nachgebessert werden. Im Berggebiet, namentlich auf der Julierstrasse im Surses, gibt es dringenden Bedarf für Investitionen und nicht nur in Agglomerationsnähe. Die Umfahrung Bivio ist umso mehr notwendig, um die Lebensqualität der Bevölkerung zu sichern und den Tourismus weiter zu entwickeln. Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist wichtig für die Schweiz und den Kanton Graubünden mit all seinen Regionen. Mit dem neuen Netzbeschluss sind national bedeutende Strecken ins Nationalstrassennetz integriert worden. Die Erschliessung der Berggebiete mit Verkehrsinfrastruktur ist ein zentraler Faktor, welcher eine demographische und wirtschaftliche Entwicklung erst ermöglicht. Von den Folgen des Verkehrs ist die Bevölkerung im Surses auf Grund der topographisch gegebenen Siedlungsstruktur relativ stärker betroffen.

Das Dorf Bivio liegt auf einer Höhe von 1'769 m, 66 km südlich von Chur und etwa 8 km unterhalb des Julierpasses. Die Julierstrasse ist als historische Strasse von nationaler Bedeutung im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz erfasst (ASTRA, 2010). Sie ist die wichtigste Verbindungssachse zwischen dem Rheintal und dem Julierpass, als Tor zum Oberengadin und nach Italien. Die Ortsdurchfahrt Bivio betr. Nationalstrasse N29 leidet unter räumlich stark beengten Verhältnissen. Im Ortsinnern von Bivio besteht ein Engpass, der kein Kreuzen zweier Motorfahrzeuge

erlaubt. Bei dichtem Verkehr bilden sich dort häufig Fahrzeugkolonnen, die den Reiseverkehr zum Erliegen bringen und die Lebensqualität der Wohnbevölkerung von Bivio beeinträchtigen. Auf der Julierstrasse in Bivio besteht zudem kein durchgehendes Trottoir.

Die engen Platzverhältnisse führen auch bei winterlichen Bedingungen oder bei grossem Verkehrsaufkommen zu erheblichen Verkehrsbehinderungen. Das hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt zusätzlich die Fussgängersicherheit und erzeugt vor allem Lärmprobleme und Stau und verursacht grosse Schäden an den Gebäuden auf beiden Seiten der Strasse.

Der Strassenverkehr, der täglich durch die sieben an der Julieroute liegende Dörfer der Gemeinde Surses führt, nimmt stetig zu (7 % Anstieg in 10 Jahren). Das Tiefbauamt des Kantons Graubünden verzeichnete im Jahr 2011 auf der Julierstrasse eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von über 4'405 Fahrzeugen pro Tag.

In den Dörfern Cunter und Bivio wurde auf kurzen Strecken die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h und in Mulegns auf 40 km/h festgelegt - vor allem aufgrund von Engpässen, in dem das Kreuzen zweier Fahrzeuge nicht möglich ist. Darüber hinaus wird die Strasse vor allem von Reisebussen und von Bussen des öffentlichen Verkehrs frequentiert.

Antrag:

Die im Zusammenhang mit der Aufnahme der Umfahrung Bivio dafür notwendige Analyse muss im Rahmen des Ausbaus schrittweise 2023 erfolgen. Der Engpass im Dorfkern von Bivio ist mit einer Ortsumfahrung zu beheben, um Bivio vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Die Trennwirkung durch das starke Verkehrsaufkommen auf der Nord-Süd-Achse des nationalen Hauptstrassennetzes würde die nötige Entlastung bringen.

Die unhaltbaren Zustände durch den Verkehr muss vor allem in Cunter, Savognin und Mulegns durch griffige Massnahmen, z.B. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, behoben werden. Dies besonders auch weil die Umfahrungen von Cunter und Savognin gemäss NEB-Vorhaben des Kantons aus Sicht des Bundesrates nicht weiterbearbeitet werden sollen.

Unsere Antworten auf die Fragen lauten:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Die Vorlage ist einseitig auf die Agglomerationen ausgerichtet. Die hier bestehenden Verkehrsprobleme sind unbestritten. Doch gibt es auch andernorts enorme Verkehrsprobleme, die dringend einer Lösung harren. So ist insbesondere die Situation auf der Julierstrecke in Bivio mit der praktisch durchgehend verstopften Nationalstrasse ein unhaltbarer und unerträglicher Zustand. Die Gemeinde Surses fordert deshalb die Aufnahme dieses NEB-Projektes in den Ausbaus schrittweise 2023.

Weil die Erweiterungsprojekte Umfahrungen von Cunter und Savognin (NEB-Strecken) nicht weiterbearbeitet werden sollen, muss die Gefahr- und Lärmsituation in den betreffenden sieben Dörfern der Gemeinde Surses entlang der Julierstrasse neu beurteilt werden.

Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Engpässe bestehen nicht nur auf den Hauptachsen in Agglomerationsnähe. Auch die Anbindung der Kantonshauptorte und der Tourismuszentren muss durch ein leistungsfähiges und möglichst staufreies Strassennetz gewährleistet sein. Der Schutz der besonders betroffenen Gebiete und Ortschaften vor dem Durchgangsverkehr sind zu berücksichtigen. Und die Anbindung der ländlichen Räume an das übergeordnete Strassennetz muss laufend verbessert werden. Die Vorlage berücksichtigt diese Aspekte in keiner Art und Weise. Aus den erwähnten Gründen (Anbindung Kantonshauptorte und touristische Zentren) fordert die Gemeinde Surses die Realisierung des oben erwähnten NEB-Projektes im Ausbaus schrittweise 2023 respektive spätestens 2027.

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Nein, siehe unsere Bemerkung weiter oben.

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, siehe unsere Bemerkungen weiter oben.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Siehe unsere Bemerkung zu den NEB-Projekten.

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassung?

Die Strasse sollte für alle (Mensch und Fahrzeuge) zugänglich und sicher sein. In Bivio ist dies nicht der Fall. Von einer Fachbehörde für die Strasseninfrastruktur und den individuellen Strassenverkehr sowie als Eigentümer-Vertreter der Nationalstrasse erwarten die Bevölkerung, dass auch die Berggebiete aufgrund des Durchgangsverkehrs bei der Planung von Erweiterungsprojekten des Bundes Berücksichtigung finden. Wohnen, Arbeit und Freizeit liegen heute oft weiter voneinander entfernt denn jede zielführende Erschliessung, auch im Zusammenhang mit Fussgängersicherheit, Lärmprobleme und Stau kann zu einer erhöhten Standortgunst eines Ortes beitragen. Entsprechend ist die Verkehrserschliessung eine Schlüsselgrösse in der Regionalökonomie aber auch aus raumplanerischer Sicht.

Wir ersuchen Sie, sehr geehrte Damen und Herren, den Antrag mit den Bemerkungen der Gemeinde Surses im Rahmen der weiteren Bearbeitung, in den Interessen der einheimischen Wohnbevölkerung und allen Durchreisenden, zu berücksichtigen. Wir danke Ihnen für Ihr Mitdenken und Mitgestalten.

Bei Fragen, nehmen Sie mit uns Kontakt auf.

Freundliche Grüsse

Gemeindevorstand Surses



Leo Thomann
Gemeindepräsident



Beat Jenal
Gemeindeschreiber

Kopie an (per E-Mail):

- Ständerat Stefan Engler
- Nationalrat Jon Pult
- Regierungsrat Dr. Mario Cavigelli
- Gemeindevorstand
- Simon Bergamin, Bereichsleiter Bau | Energie | Werke



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

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

per E-mail:
netzplanung@astra.admin.ch

Volketswil, 22. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
Ja. Einverstanden.
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
Ja. Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen (zusätzliche Spuren, weitere Tunnels) erstellt werden, muss die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden.

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?
Nicht in allen Teilen: Bei zugeteilten Mitteln (Erläuterungen Kap. 2.3.7.1, Umfang sowie Faktenblatt) für die planerische Weiterbearbeitung fehlen Mittel für Projekte, die zurzeit noch nicht im Ausbauschnitt 2023 drin sind, obwohl sie aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung einer Bearbeitung bedürfen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja, gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige heutige Problem im Bereiche der Lücke ist vom ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Situation auf den 6 Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete ist für die Bevölkerung schlichtweg untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich sind wir – bei oben dargelegten Einschränkungen – einverstanden. Die Schliessung der Lücke in der N15 würde zwar ebenfalls hineingehören. Wir haben aber Verständnis, dass er es aufgrund des heutigen Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil die Lücke ein krasser Mangel im System der Nationalstrassen sowie in der N15 selber darstellt, fordern wir heute schon dessen Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N 15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 in Kürze wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Der Baubeginn an beiden Enden der A53, heute N15, war im Jahr 1972. Seit 1989 klafft nun die Lücke von Uster Ost bis Betzholz. Es gab zwar unzählige Versprechungen, Varianten, Projekte und auch Störmanöver. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt durch eine restriktive Auslegung des Moorschutzartikels seitens des Bundesgerichtes versenkt.
- 50 Jahre lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die Gemeinden und deren Bevölkerung seit 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärmbelastung.
- Die N15 hat heute nebst kantonal gemachtem auch überregionalen Verkehr zu bewältigen. Aus den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerland, aus Linthebene und Ausserschwyz in Richtung Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt ein Teil des Ferienverkehrs Richtung Südostschweiz aus der Agglomeration Zürich und nördlichen Teilen der Schweiz.
- All dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch Oberländer Dörfer und Städte. Ganze 6 Kilometer, somit 2/3 der 9 Kilometer zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und jener bei Hinwil/Betzholz führen mitten durch stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei an zahlreiche geschützten Bauobjekte und sogar 0,7 Kilometern Hochhausgebiet.
- Die Belastungen sind in allen Gemeinden, besonders aber in Wetzikon massiv. Das schadet auch dem öffentlichen Verkehr enorm. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt zirka 30'000 Fahrzeuge in Unterwetzikon, bei hohem Anteil Schwerverkehr. Genau hier liegt auch der Bahnhof Wetzikon, einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundene Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Strassenverkehr behindert die durchaus gewünschte Steigerung der ÖV-Nutzung genauso wie den Fuss- und Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler.
- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, dabei Wetzikon als regionales Zentrum mit heute schon über 25'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung eingeschränkt, ja es fehlt längerfristige Planungssicherheit.

→ Das alles ist untragbar und unerträglich.

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

- o Der Bund weist in seinen Erläuterungen zutreffend darauf hin, dass das Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Auch das Bundesgericht erkannte in seiner Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
 - o Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen dringend entlastet werden, auch im Interesse von Fussgängern oder Velofahrer. Das Vorhaben umfasst genau zu diesem Zwecke zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der umfahrenen Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz", wie im Erläuternden Bericht festgehalten wird.
 - o Vom Lückenschluss profitieren, wie in den Unterlagen ebenfalls ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
 - o Unsere Landschaft ist uns wichtig! Deswegen sehen wir es äusserst positiv, dass nun dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen und in hohem Masse Rechnung getragen wird. Die Strasse verläuft in diesem Streckenstück fast ausschliesslich in Tunnels.
 - o Wir nehmen zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts in einer vorbereitenden Studie die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Wir weisen gleichzeitig darauf hin, dass hier bereits umfangreiche Vorarbeiten und Studien vorliegen. Unserer Auffassung nach muss die zeitlich schneller und politisch besser realisierbare Variante umgesetzt werden.
 - o Äusserst unbefriedigend ist für die Zürcher Oberländer Bevölkerung der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.1.2022). Wir weisen nachdrücklich darauf hin, dass diese zeitliche Einordnung für die N15 nicht nur widersprüchlich, sondern geradezu falsch ist.
7. Die Schliessung der Autobahnlücke führt zu einer erhöhten Verkehrsbelastung im Brüttseller Kreuz und die schon bestehende Stausituation verschärft sich weiter. Zeitgleich mit dem Lückenschluss ist deshalb auch die Kapazität am Brüttseller Kreuz zu erhöhen.
8. Die Oberlandautobahn trennt das Siedlungsgebiet von Volketswil in zwei Teile. Diese städtebauliche Wunde kann nur durch eine teilweise Überdeckung der Autobahn geheilt werden. Der Gemeinderat beantragt deshalb eine Aufnahme einer Autobahnüberdeckung in die mittelfristige Ausbauplanung.

Wir danken dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat aber eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt.

GEMEINDERAT VOLKETSWIL



Jean-Philippe Pinto
Gemeindepräsident



Beat Grob
Gemeindeschreiber



Protokollauszug

Sitzung	Gemeinderatsitzung vom 25. April 2022
Gremium	Gemeinderat
Zeit	17:30 Uhr
Ort	Sitzungszimmer Gemeinderat
Leitung	Kneuss Michel, Gemeindepräsident
Protokollführer	Jud Sabrina, Leiterin Kanzlei
Teilnehmer	Kneuss Michel, Gemeindepräsident Kottmann Daniel, Gemeindevizepräsident Lutz Jonas, Gemeinderat Neyerlin Marcel, Gemeinderat Stich Andreas, Gemeinderat
Registratur	018.3 Gemeinderat (Sitzungen, Protokolle)

Traktandum-Nummer	112	A-Geschäft
Traktandum	STEP Nationalstrassen - Vernehmlassung vom Komitee N18 - Frist 30.4.2022	
Registratur	0 Allgemeine Verwaltung 03 Mitgliedschaften, auswärtige Beziehungen 030 Beziehungen 030.2 Beziehungen zu anderen Einwohnergemeinden (ohne VBLG)	
Verantwortlich	Kneuss Michel	
Kurzbeschrieb	STEP Nationalstrassen - Vernehmlassung vom Komitee N18 - Frist 30.4.2022	

Sachverhalt

Dem Verein Laufental wurde die Vernehmlassung des Komitee N18 zur Kenntnisnahme zugestellt. Die jeweiligen Präsidenten werden ermuntert, dass die Mitgliedsgemeinden eine ähnliche Stellungnahme abgeben. Die Frist läuft bis zum 30.4.2022.

Michel Kneuss möchte erfragen, ob man seitens der Gemeinde Wahlen eine diesbezügliche Stellungnahme einreichen will.

Antrag

Beratung und Beschlussfassung

Beschluss

://: 1. Der Gemeinderat schliesst sich der Stellungnahme vom Komitee N18 Basel-Jura vom 6. April 2022 an und unterstützt diese.

Ende Protokollauszug

Wahlen, 26.04.2022

Für getreuen Protokollauszug:
Namens des Gemeinderates Wahlen

Kneuss Michel, Gemeindepräsident

Jud Sabrina, Leiterin Kanzlei



Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
UVEK, Postfach 252,
3011 Bern
per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

26. April 2022

Vernehmlassungsvorlage Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend unsere Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke bei der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer und Städte nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist. Zudem schafft die geschlossene Lücke eine optimierte Erreichbarkeit unserer Gemeinde. Der direkte Anschluss an das Zürcher Unterland und das Glattal könnte erheblich verbessert werden.

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?

Ja.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschlusses in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Seit dem Bestehen dieser Lücke (1989) hat der Verkehr auf der Achse Uster-Wetzikon-Hinwil um 50 % zugenommen auf zZt. einen DTV von 30'000 Fzg./Tg. Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV. Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut uns, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Gemeinderat Wald ZH

Ernst Kocher
Gemeindepräsident



Martin Süss
Gemeindeschreiber

Gemeinde Waldstatt, 9104 Waldstatt

A-POST

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Waldstatt, 30. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschrift 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme des Gemeinderates Waldstatt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Gemeinderat Waldstatt hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, *der Gemeinderat Waldstatt* ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer

breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung des Gemeinderates Waldstatt nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Gemeinderat Waldstatt hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Gemeinderat Waldstatt fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der

Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zählt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den Gemeinderat Waldstatt ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschrift 2023?

Der Gemeinderat Waldstatt beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenberg-tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschrift 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschrift 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Gemeinderat Waldstatt nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Gemeinderat Waldstatt, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Gemeinderat Waldstatt eilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

GEMEINDERAT WALDSTATT

Der Gemeindepräsident



Andreas Gartenbein

Der Gemeindeschreiber



Armin Rabsamen



GEMEINDE

GEMEINDERAT

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

9107 Urnäsch, 13. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Gemeinderat Urnäsch

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Gemeinderat Urnäsch hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Gemeinderat Urnäsch ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung des Gemeinderates Urnäsch nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Gemeinderat Urnäsch hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Gemeinderat Urnäsch fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Ständekommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Gemeinderat Urnäsch teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Wir bitten Sie, sehr geehrte Damen und Herren, unsere Anliegen zu berücksichtigen und danken für die Möglichkeit zu Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

GEMEINDE URNÄSCH

IM NAMEN DES GEMEINDERATES



Peter Kürsteiner, Gemeindepräsident

Erika Weiss, Gemeindegeschreiberin

wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den Gemeinderat Urnäsch ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Gemeinderat Urnäsch beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich Gemeinderat Urnäsch nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Gemeinderat Urnäsch dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Hauptstadtregion Schweiz | Schauplatzgasse 39 | CH-3011 Bern

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

Per Mail: netzplanung@astra.admin.ch

4. Mai 2022

**Vernehmlassung des Bundes: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027,
zum Ausbau 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung
des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.
Stellungnahme der Hauptstadtregion Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
Sehr geehrter Herr Direktor,
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Hauptstadtregion Schweiz dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

Dem vorgesehenen Zahlungsrahmen wird weitgehend zugestimmt. In diesem Zusammenhang weist die Hauptstadtregion Schweiz auf den Bedarf an zweckmässigen und realitätsnahen Normen für die Planung, den Ausbau und den Bau von Strassen hin. Es sollte daher ein jährlicher Betrag für Kosten für die Forschung und die Normierung im Bereich des Strassenverkehrs hinzugefügt werden. Dies insbesondere mit dem Ziel, die kostenlose Bereitstellung von Normen zu ermöglichen.

Die Hauptstadtregion Schweiz erachtet das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang als nachvollziehbar. Hinsichtlich der Zuteilung von Projekten zum Realisierungshorizont 2030 begrüssen wir insbesondere, dass die Engpassbeseitigungsprojekte Wankdorf-Schönbühl sowie Schönbühl-Kirchberg aufgenommen und das Projekt Bypass Bern Ost darin verbleibt. Weil für unsere Region der Ausbau auf neuralgischen Abschnitten der A1 insgesamt von grosser Bedeutung sind, weisen wir auf die Notwendigkeit der zeitlichen Priorisierung des Abschnittes Kirchberg-Luterbach hin. Da die umliegenden Gemeinden und damit die gesamte Region durch den Ausweichverkehr mit dieser schweizweit bekannten

Stauproblematik an Standortattraktivität verlieren, regt die Hauptstadtregion Schweiz an, dass das 6-Spurausbauprojekt des Nationalstrassenabschnitts Kirchberg-Luterbach spätestens im Realisierungshorizont 2040 umgesetzt wird.

Trotz der hier geäußerten Zustimmung zum Zahlungsrahmen weisen wir darauf hin, dass eine erneute Überprüfung der für den Betrieb der Nationalstrassen vorgesehenen Finanzierung allenfalls angezeigt ist. Dies mit der Absicht, dass das Vorhandensein von genügend Mitteln sichergestellt wird.

Ein gut funktionierendes ÖV- und Strassensystem ist für die Hauptstadtregion Schweiz von grosser Bedeutung. Sie wird sich auch in Zukunft für eine nachhaltige Entwicklung ihres Verkehrssystems einsetzen. Im Interesse der gesamten Schweiz muss die nationale Verkehrsdrehscheibe gut in die nationalen und internationalen Verkehrsnetze eingebunden und innerhalb der Region optimal erschlossen sein.

Die Hauptstadtregion Schweiz dankt Ihnen für die Berücksichtigung ihrer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Lorenz Jaggi
Geschäftsführer

Region Oberthurgau
Hauptstrasse 12
CH-9320 Arbon
T +41 71 447 61 34
F +41 71 447 61 50
gilbert.piaser@oberthurgau.ch
www.oberthurgau.ch

Per E-Mail an

ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

10. März 2022 / TGe
Direktwahl +41 58 346 83 79
thomas.gerber@oberthurgau.ch

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

Vernehmlassungsantwort der Regionalplanungsgruppe Oberthurgau

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau dankt Ihnen bestens für die Gelegenheit, zur titelerwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können. Die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau besteht, gestützt auf §3 Planungs- und Baugesetz Kanton Thurgau aus den Politischen Gemeinden der Region Oberthurgau (Amriswil, Arbon, Dozwil, Egnach, Hefenhofen, Horn, Kesswil, Roggwil, Romanshorn, Salmsach, Sommeri, Uttwil), der Gemeinde Steinach SG und den Arbeitgebervereinigungen Amriswil, Arbon und Romanshorn. Die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau ist ein Verein gemäss Schweizerisches Zivilgesetzbuch, Artikel 60. Sie fördert die regionale Identität und das regionale Selbstbewusstsein. Gestützt auf Art. 2 der Statuten hat der Verein u.a. folgende Zwecke:

- fördert die Region Oberthurgau
- fördert eine nachhaltige Entwicklung der Region
- koordiniert Aufgaben und Massnahmen, die sich auf die räumliche Entwicklung der Region auswirken
- erarbeitet Entscheidungsgrundlagen für regionalpolitisch relevante Projekte
- fördert die Zusammenarbeit unter den Mitgliedern
- bereitet Vereinbarungen für gemeinsame Werke und Aufgaben vor
- nimmt regionale Interessen wahr und vertritt sie nach aussen

Die Region Oberthurgau ist mit dem Projekt "N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)", welches in der Vernehmlassungsvorlage nicht im STEP Nationalstrassen berücksichtigt ist, direkt betroffen.

Ausgangslage

Gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine entscheidende Grundlage für die hohe Standortattraktivität der Schweiz, der Kantone und der Regionen – auch im Oberthurgau. Sie sind auf ein leistungsfähiges Strassen- und Schienennetz angewiesen. Ein angemessen ausgebauten Nationalstrassennetz nimmt einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs in der Region auf und entlastet damit das Kantonsstrassennetz und die lokalen, gemeindeeigenen Strassennetze der Region. Im Kanton Thurgau bilden die Nationalstrassen N 1, N 7 und N 23 das Rückgrat des übergeordneten Strassennetzes. In der Region Oberthurgau ist die heute bestehende N 23 für den Bezug in Richtung Weinfelden, Frauenfeld und weiter wirtschaftlich von existenzieller Bedeutung.

Kapazitätsengpässe auf der N23 führen bereits heute zu Ausweichverkehr in den Gemeinden und Städten und belasten das untergeordnete Strassennetz. Darunter leiden die Bevölkerung, die Wirtschaft und auch Besucherinnen und Besucher der Region. Die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau ist überzeugt, dass das Projekt N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), für eine lebenswerte Entwicklung im Kanton, den Städten und Gemeinden, für die Region Oberthurgau und für eine prosperierende Wirtschaft notwendig ist. Auch schafft eine funktionierende N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) Kapazitätsreserven zur Förderung von flächeneffizienten Verkehrsarten wie öffentlicher Verkehr und Velo- und Fussverkehr. Dies ist der wesentliche Pfeiler der gemeinde- und städtischen Mobilität.

Die Stellungnahme der Regionalplanungsgruppe Oberthurgau orientiert sich am Fragebogen der Vernehmlassung.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Auf den Nationalstrassen haben sich die Verkehrsleistungen seit 1990 mehr als verdoppelt. Primär wird den drohenden Kapazitätsengpässen mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur begegnet. Ergänzt wird dies mit punktuellen Erweiterungen auf den am stärksten belasteten Abschnitten.

Die Bevölkerung im Kanton Thurgau ist in dieser Zeit überproportional gewachsen. Waren 1990 noch rund 210'000 Einwohner ansässig, sind es 2021 bereits 285'000, eine Zunahme von 36% oder über 1% pro Jahr. Gesamtschweizerisch liegt das Bevölkerungswachstum bei rund 0,7 %. Das Strassensystem im Thurgau ist historisch gewachsen. Hier den vorhandenen Kapazitätsengpässen mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu begegnen, ist nicht möglich, da diese Infrastruktur nicht vorhanden ist. Punktuelle Erweiterungen sind keine nachhaltigen Lösungen, sie sind nicht gesamtheitlich gedacht, verlagern die Probleme, führen zu einem Flickwerk, welches zu einer inhomogenen Strasse und damit zu einer gefährlichen Strasse führt. Hier ist also eine differenzierte Herangehensweise angebracht. Wo keine Infrastrukturen für einen Ausbau vorhanden sind, muss zuerst die Infrastruktur geschaffen werden. In unserem Fall die BTS.

Die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von

grosser Bedeutung ist. Daher hat sich die Bevölkerung des Kantons Thurgau auch klar für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen. Der Kanton Thurgau hat 2017 dem NAF mit über 59% zugestimmt. Damit konnte die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Nationalstrassen langfristig gesichert werden. Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Mit dem NAF wurde überdies das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone – und damit auch Berggebiete und Randregionen wie der Oberthurgau – werden so ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Schliesslich stellt der NAF als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds) gleich. Die nun vorliegende Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027 und zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit ist die logische Weiterschreibung der Erfolgsgeschichte NAF und ist daher in den Grundzügen zu begrüssen.

Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten mit der Vorlage vier Beschlüsse:

- Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken.
- STEP Nationalstrassen mit Ausbauschnitt 2023 (sowie Aufnahme von drei vormals kantonalen Vorhaben auf den NEB-Strecken)
- Verpflichtungskredit in der Höhe von 4,354 Milliarden Franken für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschnittes 2023 und die Planung der übrigen Erweiterungsprojekte.
- Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz
- Diese Verteilung der Vorlage birgt eine gewisse Komplexität.

Die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau begrüsst, dass die Vorlage einleuchtend und detailliert abgehandelt wird.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Region Oberthurgau liegt peripher in der Schweiz und ist mit dem Bodensee im Westen "nur" über 180° erschlossen – abgesehen von der Autofähre Romanshorn-Friedrichshafen. Daher ist die N 23 die Hauptader zur wirtschaftlichen Erschliessung in die Region und aus der Region heraus.

Die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau vermisst eine Beurteilung und Bewertung der verschiedenen Vorhaben, welche die Unterschiede der einzelnen Regionen berücksichtigt. Die Ausgangslage in der Region Oberthurgau ist nicht dieselbe wie im Hotspot Zürich und muss entsprechend berücksichtigt werden. Der Ausbau des Netzes muss sich auf regionen- und ortsspezifische Kriterien abstützen, welche Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam definieren.

In der Region Oberthurgau betrifft dies die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS). Raumwirksame Tätigkeiten und entsprechende Massnahmen und Projekte sollen überregional geplant und koordiniert werden. Das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden soll gefördert werden. So können die Ziele einer wettbewerbsfähigen, solidarischen und vielfältigen

Schweiz erreicht sowie die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen vertieft werden. Die Region Oberthurgau mit den kantonalen Zentren Amriswil, Arbon und Romanshorn, Weinfelden im Mittelthurgau und Kreuzlingen/Konstanz an der Grenze zu Baden-Württemberg kann nicht von diesem Netz abgetrennt werden. Eine entsprechend ausgebauten N 23 ist für die wettbewerbsfähige, wirtschaftliche Region essentiell –wie auch für die Sicherheit der Benützer und der Anwohner.

Antrag 1: Die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau beantragt eine Beurteilung der BTS anhand von regionen- und ortsspezifischen Kriterien.

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?

Ja, denn gerade der Betrieb, der Unterhalt sowie der Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Zudem werden mit den Massnahmen im Umfang von gut zwei Milliarden Franken pro Jahr die Belastungen von Mensch und Umwelt minimiert.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein. Für die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau ist es unverständlich, warum die N 23 Bodensee-Thurthalstrasse (BTS) für den STEP Nationalstrasse nicht berücksichtigt wurde.

Der Kanton Thurgau hat ein Generelles Projekt nach ASTRA Vorgaben erarbeitet und dazu Dutzende von Projektdossiers beigelegt, welche sich mit den Themen Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Ortsbildschutz, Waldschutz, Landwirtschaft, Rückbau, Landerwerb, Umgang mit Fruchtfolgeflächen, Raumplanung etc. auseinandersetzen und das Projekt auf eine Stufe heben, welche ein Strassenprojekt noch nie erfahren durfte. Hier wurde im Sinne der Nachhaltigkeit umfassend geplant. Diese Planung ist weiter fortgeschritten als vergleichbare Projekte, welche sich bereits im STEP befinden oder vorgesehen sind. Dadurch ist auch die Kostengenauigkeit höher und sicherer als bei einem Projekt auf Vorprojektstufe.

Die im Erläuternden Bericht beschriebenen geringen oder sogar keine Probleme in Bezug auf die Funktionalität der N 23 sind nicht so. In Amriswil werden gemäss Modellrechnungen 2030 rund 23'000 Fz/Tag auf der N 23 verkehren. Für einen ländlichen Kanton Thurgau lösen diese Zahlen mittel bis grosse funktionale Probleme aus. Ohne BTS wird auch die heutige Kantonsstrasse H 13 grosse funktionale Probleme erfahren. 22'000 Fz/Tag werden

sich durch Romanshorn 2030 auf der H 13 bewegen. Mit der BTS kann auf der H 13 der MIV- und LKW Verkehr um 50% gesenkt werden. In Amriswil bewegt sich diese Reduktion sogar bei rund 70%. Dadurch hat der Fuss- und Veloverkehr wieder den nötigen Platz.

Ebenso ist beschrieben, dass keine kritische Grösse für eine Verkehrsentsflechtung ausgewiesen ist. In Amriswil mit 22'000 Fz/Tag, Neukirch-Egnach mit 17'000 Fz/Tag oder Romanshorn (an der H 13) mit 22'000 Fz./Tag ist schon lange eine kritische Grösse erreicht. Gütertransporte bleiben an Kreuzungen stecken, der Verkehrsfluss ist inhomogen und Velofahrende haben nicht den benötigten Platz auf dem kantonalen Radwegnetz Alltagsverkehr. Die kritische Grösse ist gegeben.

Bezüglich Verträglichkeit ist anzumerken, dass diese nicht nur die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze betrifft. Der Kanton hat in seiner Planung für das ASTRA ein in der Schweiz einmaliges Lärmschutzprojekt erarbeitet. Zusammen mit der Oberlandstrasse (OLS) können im ganzen Projektperimeter bei rund 7'000 Liegenschaften die Lärmbelastung um 1 bis 3 dB(A) gesenkt werden. In der Region Oberthurgau sind dies allein 1'400 Liegenschaften mit knapp 10'000 Personen, welche einen wahrnehmbaren Nutzen daraus ziehen.

Zum Hinweis, den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen, bemerken wir, dass der Kanton Thurgau die Herausforderung einer Öffnung des Lösungsfächers bereits ein paar Mal durchgespielt hat. Es wurden in der Vergangenheit verschiedene Varianten geprüft. Ob Linienführungen generell, Strassentyp HLS oder HVS, lokale, siedlungsnah oder siedlungsferne Umfahrungen, alles war dabei. Das heute vorliegende Projekt BTS ist ein stimmiges Gesamtprojekt, welches nicht nur entlang der N 23 die Ortschaften entlastet, sondern auch diejenigen Ortschaften entlang der H 13 zwischen Kreuzlingen und Arbon. Die Beurteilung der einzelnen Varianten erfolgte gemäss den NISTRA-Kriterien des ASTRA.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die fünf Vorhaben Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof), Rheintunnel Basel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen, können wir nachvollziehen.

Dass die N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), nicht in den STEP aufgenommen wurde, ist für uns unverständlich. Die N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), ist notwendig, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Sie ist aus Sicht Nachhaltigkeit sinnvoll, sogar der Umweltverträglichkeitsbericht bestätigt die Umweltverträglichkeit. Die Bereiche Gesellschaft und Wirtschaft werden klar positiv beeinflusst.

Die BTS behebt die unzumutbare Situation bezüglich Verkehrsbelastung, Lärmbelastung der Anwohnenden, Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf den Ortsdurchfahrten durch Bonau, Weinfelden, Bürglen, Sulgen, Erlen, Amriswil und Neukirch-Egnach entlang der N 23. Die gleichen positiven Wirkungen ergeben sich in den Gemeinden und Städten in der Region Oberthurgau. Ausserdem ergeben sich für den Güterverkehr erhebliche

Reisezeiteinsparungen, welche volkswirtschaftlich positiv zu werten ist. Die betroffenen Siedlungsgebiete werden aufgewertet und die Situation für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr massiv verbessert. Die ist aus kantonaler Sicht so. Aus nationaler Sicht gewährleistet das Projekt, dass alle Landesteile und Kantone attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Die Anbindung des Nationalstrassennetzes bis an den Bodensee muss gut und sicher ausgebaut sein. Ausserdem werden durch das Vorhaben BTS die verkehrlichen Engpässe sowie Verträglichkeitsprobleme behoben. Und dies nicht nur bei den Gemeinden an der N 23 sondern auch bei den Gemeinden entlang der Kantonshauptstrasse H13 entlang dem Bodensee und damit auch in der Region Oberthurgau.

Das Generelle Projekt BTS basiert auf einem umfassenden Planungsprozess unter Einbezug der Bevölkerung und Gemeinden. Die Stimmberechtigten des Kantons Thurgau haben sich 2012 mit einem deutlichen Ja zur BTS bekannt. Zusammen mit den unzähligen Fachdossiers ergibt sich ein Projekt, welches mehr als nur eine Strasse ist. Auf diesem Planungsstand ist jetzt aufzubauen.

Die Verträglichkeit mit der Umwelt ist durch einen umfangreichen Umweltverträglichkeitsbericht belegt.

Durch die mit dem Generellen Projekt erreichte Kostengenauigkeit von +/- 20% ergeben sich weniger Risiken hinsichtlich einer Kostensteigerung.

Antrag 2: Die Regionalplanungsgruppe Oberthurgau beantragt, die N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), in den STEP aufzunehmen und einem Realisierungshorizont zuzuteilen.

Weitere Bemerkungen


6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Regionalplanungsgruppe Oberthurgau


Stephan Tobler
Präsident der Region Oberthurgau


Gabriel Macedo
Vorstand der Region Oberthurgau

per E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Zürich, 11. April 2022

Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen, zum Ausbauschnitt 2023, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die Planungskommission der Region Zürcher Oberland hat das Geschäft an der Sitzung vom 6. April 2022 behandelt.

Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
Ja
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
keine Bemerkungen

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?
Ja

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?
Ja – Wir begrüssen insbesondere die Aufnahme des Lückenschluss der N15 zwischen Uster und Betzholz.
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
keine Bemerkung

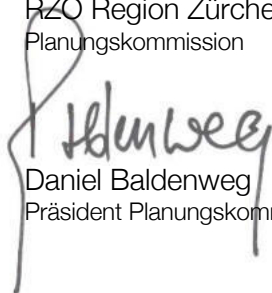
Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
Die Region Zürcher Oberland und die Standortgemeinden befürworten eine Linienführung des Lückenschlusses A15 mit möglichst geringen Auswirkungen auf Natur, Landschaft, Umwelt und Bevölkerung. Aus diesen Gründen wird für den östlichen Teil die Variante «Tunnel tief» favorisiert.

Für allfällige Rückfragen und ergänzende Auskünfte steht Ihnen unser Planer, Herr Thomas Rubin, Marti Partner Architekten und Planer AG, Tel. 044 422 51 51, gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

RZO Region Zürcher Oberland
Planungskommission



Daniel Baldenweg
Präsident Planungskommission RZO

UVEK
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Bischofszell, 7. März 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau sind 18 Gemeinden angeschlossen. Wir bilden das geografische Zentrum des Kantons Thurgau und arbeiten in Raumplanungs- und Raumentwicklungsfragen eng zusammen. Gemäss Bundesrat sollen nur drei Erweiterungsvorschläge der Kantone auf NEB-Strecken in das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen aufgenommen und weiterbearbeitet werden. Die **Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)** ist nicht dabei.

Wir beantragen: **Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 in den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen im Rahmen des aktualisierten Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) aufzunehmen.**

Wie gewünscht, gliedern wir unsere detaillierte Stellungnahme wie folgt:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Unbestritten nachvollziehbar ist, dass der Bundesrat gezielte Kapazitätserweiterungen auf dem Nationalstrassennetz vornehmen möchte und dabei die Vorhaben in den grossstädtischen Räumen priorisiert. Doch bei einem teilweisen oder vollständigen Verzicht auf die Realisierung der

Erweiterungsprojekte bleiben die funktionalen Probleme der Nationalstrassen bestehen, wie der Bundesrat in seinem Bericht selbst auch feststellt. Die Engpässe werden sich - mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz und die Standortgunst - zeitlich und räumlich weiter ausdehnen. Die Verlässlichkeit des gesamten Strassenverkehrssystems wird weiter sinken und Lebensqualität nachhaltig beeinträchtigt. Dies gilt nicht nur für den urbanen, sondern im Besonderen auch für den ländlichen Raum. Es ist aus unserer Sicht deshalb zwingend, einem planerisch weitfortgeschrittenen und politisch anerkannten Projekt wie die BTS eine höhere Priorität einzuräumen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Dem Aspekt der Randregionen wird in der Vorlage zu wenig Beachtung geschenkt. Das Schweizer Verkehrssystem kann nur leistungsfähig bleiben, wenn es die einzelnen Agglomerationen klug miteinander verbindet. Die Region Mittelthurgau wird raumplanerisch nicht als Agglomerationsraum definiert. Aber sie verbindet die Agglomerationen Konstanz-Kreuzlingen, Winterthur und Umgebung, Wil und St. Gallen-Bodensee. Dieser Brückenfunktion muss Rechnung getragen werden. Die Koordination zwischen den Räumen ist immens wichtig.



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?

Der beantragte Zahlungsrahmen fällt gegenüber den aktuellen Projekten 3.4 % höher aus, wobei – gemäss Botschaft – 1.8 % auf die Teuerung zurückzuführen seien. Aufgrund der weltpolitischen Entwicklung in den

vergangenen Wochen dürfte der Teuerungsanteil wohl noch höher ausfallen. Er ist entsprechend anzupassen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Wie bereits erwähnt: Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist aus guten Gründen als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 aufzunehmen. Es ist von nationaler Bedeutung, dass das Nationalstrassennetz bis an den Bodensee gut ausgebaut ist. Das Vorhaben wird dem Thurgau gerecht, der in den letzten Jahren überproportional gewachsen ist. Es ist für die Thurgauerinnen und Thurgauer nicht nachvollziehbar, weshalb der Bundesrat ein Strassenprojekt bremst, das nicht nur einen nationalen Nutzen, sondern auch einen regionalen Nutzen hat. Die Gemeinden im Mittelthurgau, namentlich Weinfelden, Bürglen, Sulgen und Erlen würden vom Verkehr entlastet. Lokale Umfahrungen ergeben auf dieser Achse keinen Sinn. Es braucht eine gesamtheitliche Lösung wie die BTS.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die BTS wurde über Jahre umfangreich geplant und optimiert. Es schadet nicht, wenn der Bund den gesamten Korridor selbst einer umfassenden Prüfung unterziehen möchte, auch wenn der Thurgau das Vorhaben bereits aus der Optik des Gesamtverkehrs erarbeitet hat. Diese Prüfung jedoch soll aufgrund der fundierten Vorleistungen des Kantons Thurgau zeitnah und in Zusammenarbeit erfolgen. Daher ist die BTS mit diesem Beschluss in das Strategische Entwicklungsprogramm aufzunehmen.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Region Mittelthurgau verbindet Wirtschaftsräume und Agglomerationen. Die BTS ist das Ergebnis einer koordinierten Verkehrspolitik. Sie schlägt zwei Fliegen auf einen Streich. Sie verbindet und entlastet. Unser peripher gelegener Wirtschaftsraum würde mit der BTS besser an das übergeordnete Netz angeschlossen.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme möchten wir uns ebenso bedanken, wie für Ihre wertvolle Arbeit.

Freundliche Grüsse

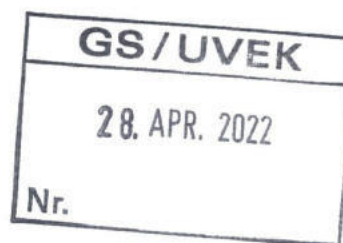


Thomas Weingart, Präsident



Ruedi Zbinden, Vize-Präsident

Stadt Amriswil
Stadtrat



Arbonerstrasse 2
Postfach 1681
8580 Amriswil
E-Mail info@amriswil.ch
Internet www.amriswil.ch
Telefon 071 414 11 11
Telefax 071 414 11 83
Direktwahl 071 414 12 32

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Amriswil, 27. April 2022 GM/rh

Vernehmlassung zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 bis 2027, zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bei der Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 bis 2027, zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz danken wir Ihnen bestens.

Für die Stadt Amriswil ist insbesondere das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen von Bedeutung, das dieser Vorlage zu Grunde liegt und den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen steuert. Geht es nach dem Bund, finden Investitionen künftig primär in den Zentren und Agglomerationen statt. Eine Auswirkung davon ist, dass das Strassenbauprojekt „N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)“ in der Vernehmlassungsvorlage nicht im STEP Nationalstrassen berücksichtigt wird. Die Stadt Amriswil ist davon stark und direkt betroffen.

Der Bund hat per 1. Januar 2020 die Aorta des Amriswiler Strassennetzes, nämlich die Weinfelder- und die Arbonerstrasse, als sogenannte NEB-Strecke übernommen. Dies ist mit dem klaren Ziel erfolgt, den besagten Strassenzug nach dem Bau der BTS wieder dem Kanton Thurgau zu übergeben. Diese Strassenübernahme durch den Bund hat grosse Auswirkungen auf verschiedene andere Bereiche wie zum Beispiel auf Strassensperrungen für traditionelle Anlässe auf diesen Strassen, Strassenabstände bei Neubauten oder auch auf dringend notwendige Massnahmen für einen besseren Verkehrsfluss auf unseren Haupt- und Nebenstrassen. Die Stadt Amriswil wird deshalb nicht nur beim Bau der Entlastungsstrasse BTS ausgebremst, sondern stellt wegen der Strassenübernahme durch den Bund auch weitere negative Auswirkungen für unsere Stadt fest.

Der Stadtrat Amriswil beantragt deshalb, die BTS im nächsten STEP Nationalstrassen zu berücksichtigen und damit den Bau der neuen Strasse, wie von den Stimmberechtigten des Kantons Thurgau schon im Jahr 2012 verlangt, voranzutreiben. Damit können auch die Weinfelder- und die Arbonerstrasse wieder an den Kanton Thurgau zurückgegeben und gleichzeitig die weiteren negativen Auswirkungen eliminiert werden.

Wie gewünscht, strukturieren wir nachfolgend unsere Stellungnahme gemäss dem Fragekatalog des UVEK.

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Stadtrat Amriswil unterstützt eine Priorisierung der Projekte und nimmt erfreut zur Kenntnis, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben sollen und dadurch an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Leider muss gleichzeitig aber auch festgestellt werden, dass dieses Ziel mit der vorliegenden Vernehmlassungsvorlage wegen Überlegungsfehlern nicht erreicht werden kann. So darf es zwischen den verschiedenen Nationalstrassen keinen einheitlichen, nationalen Vergleich über die Probleme geben. Die Probleme auf den Nationalstrassen in den Zentren sind anders zu beurteilen und zu bewerten als die Probleme auf Nationalstrassen in peripheren Gebieten.

Es ist offensichtlich, dass zum Beispiel die Verkehrsprobleme im Thurgau nicht mit jenen rund um das Zentrum von Zürich zu vergleichen sind. Die Verkehrsprobleme im Kanton Thurgau, insbesondere im östlichen Teil des Kantons, sind aber für die regionalen und kantonalen Verhältnisse sehr gross. Es besteht dringender Handlungsbedarf. Hinter dem Vorhaben der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) steckt eine jahrelange Erarbeitung einer mehrheitsfähigen Lösung, welche in einer positiven Volksabstimmung im Jahr 2012 gemündet hat. Das Vorhaben hat einen umfassenden Planungsprozess durchlaufen, ist im kantonalen Richtplan verankert und auch die Politischen Gemeinden im Thurgau haben ihre Richtpläne und Entwicklungen auf die BTS ausgerichtet oder bereits angestossen.

Auch als Wirtschaftsstandort wird der Kanton Thurgau und insbesondere die Städte und Dörfer im Mittel- und Oberthurgau zurückgestuft. Insbesondere das Gewerbe und die Industrie im Mittel- und Oberthurgau sind auf eine baldige Anbindung an das nationale Schnellstrassennetz angewiesen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Wie schon erwähnt, steckt hinter dem Vorhaben der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) eine 60-jährige Erarbeitung einer mehrheitsfähigen Lösung. Dabei wurden selbstverständlich auch Alternativen geprüft und die Auswirkungen auf Natur und Umwelt berücksichtigt. Deshalb bestehen zum Bau der BTS verschiedene flankierende Massnahmen.

Die gemachten Aussagen zur BTS in der Vernehmlassungsvorlage lassen darauf schliessen, dass das vom Kanton Thurgau an den Bund übergebene Generelle Projekt aus unserer Sicht zu wenig eingehend studiert und geprüft wurde. Anders lässt es sich nicht erklären, warum der Bund den Lösungsfächer noch einmal umfassend öffnen und grundsätzliche Alternativen in die Überlegungen miteinbeziehen möchte.

Diese doppelte Arbeit ist insbesondere deshalb unverständlich, weil der Bundesrat dem Kanton Thurgau eine umfassende Planung attestiert. Die bisherigen Planungsarbeiten und Resultate beim Vorhaben BTS sind aus unserer Sicht zu wenig berücksichtigt worden.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024 bis 2027 nachvollziehbar?

Hierzu haben wir keine Bemerkungen.

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Der Kanton Thurgau hat dem ASTRA Ende 2019 ein technisch fertiges Generelles Projekt nach Nationalstrassengesetzgebung abgegeben, mit welchem verschiedene verkehrliche Schwächen auf der heutigen N23 behoben werden können. Der umfassende Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Generellen Projekt zeigt zudem, dass die BTS umweltverträglich ist, sprich die geltenden natur- und umweltschutzrechtlichen Bestimmungen einhält.

Aus Sicht des Stadtrates Amriswil ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen deshalb unvollständig. Die Voraussetzungen für die Aufnahme der BTS sind gegeben. Wir beantragen Ihnen deshalb, die BTS als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 aufzunehmen.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Das STEP Nationalstrassen umfasst Erweiterungsprojekte, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Eingang ins Programm finden jene Projekte, die nötig und aus Sicht der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) sinnvoll sind. Aus diesen Argumenten heraus ist es für den Stadtrat Amriswil unverständlich, dass die BTS nicht in das STEP aufgenommen wurde.

Bei der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) geht es nicht einfach nur um den Bau einer neuen Strasse. Die BTS ist ein Entwicklungsprojekt, ein Erschliessungsprojekt, ein Lärmschutzprojekt, ein Umweltprojekt und vor allem ein Projekt für die Bevölkerung in einem peripheren Kanton.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Stadtrat Amriswil wird den Eindruck nicht los, dass das übergebene Generelle Projekt nicht umfassend studiert wurde und insbesondere die kantonalen und regionalen Gegebenheiten nicht berücksichtigt werden. Es wird in einem peripheren Gebiet mit dem gleichen Massstab wie in und um die grossen nationalen Zentren gemessen. Wir bitten den Bundesrat, dies nochmals zu überdenken.

Ein 60-jähriges Bedürfnis hat im Kanton Thurgau im Jahr 2012 endlich eine Mehrheit beim Volk gefunden. Das vorliegende Projekt BTS ist das Resultat einer koordinierten Verkehrspolitik mit Auswirkungen auf verschiedene weitere Bereiche unseres Kantons und unserer Stadt.

Wir hoffen, dass die umfassenden Planungsarbeiten und die schon weit fortgeschrittenen Vorbereitungsarbeiten in den Thurgauer Gemeinden berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

Stadtrat Amriswil
Der Stadtpräsident

Gabriel Macedo

Der Stadtschreiber

Roland Huser

Kontaktperson
Fabienne Egloff
Telefon direkt 071 447 61 96
E-Mail fabienne.egloff@arbon.ch

per E-Mail
ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Arbon, 23. März 2022

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen (Vernehmlassung 2021/127)

Stellungnahme der Stadt Arbon

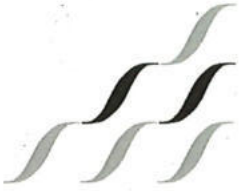
Geschätzte Damen und Herren

Mit öffentlicher Bekanntmachung vom 26. Januar 2022 unterbreitet der Bundesrat den Gemeinden und Kantonen der Schweiz das Vernehmlassungsverfahren für den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen mit Frist bis zum 30. April 2022. Für die Möglichkeit, zu diesem Beschluss Stellung zu nehmen, bedanken wir uns bestens.

In diesem Schreiben richtet sich die Stadt Arbon vor allem gegen die Nicht-Aufnahme der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) im Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen. Im Wesentlichen schliesst sich die Stadt Arbon den Ausführungen in der Stellungnahme der Region Oberthurgau vom 10. März 2022 an. Gerne möchten wir mit diesem Schreiben der Relevanz dieses Themas aber zusätzlichen Ausdruck verleihen.

Der Bundesrat anerkennt die Bedeutung der Erarbeitung einer Nationalstrasse für die Region Thurgau, was wir sehr begrüessen. Allerdings wird dieser Anerkennung mit dem Ausschluss im STEP-Programm nicht genüge getan. Besonders die Aufforderung einer erneuten Öffnung des Lösungsfächers ist für uns nicht nachvollziehbar. Das Vorhaben hat nämlich bereits einen umfassenden und langen Planungsprozess durchlaufen, wurde im kantonalen Richtplan verankert und sogar 2012 in einer Volksabstimmung abgesegnet. Noch heute ist der Rückhalt in der Bevölkerung für die BTS gross. Die erneute Prüfung von Alternativen liesse die Bevölkerung an der Glaubwürdigkeit der kantonalen und kommunalen Ämter zweifeln.

Des Weiteren ist von einer erneuten Prüfung auch deshalb abzusehen, weil die Dringlichkeit dieser Nationalstrasse, anders als von Ihnen empfunden, als hoch einzustufen ist. Der Kanton Thurgau ist bestrebt, sich als attraktiver Arbeitsplatzstandort zu positionieren. Dies kann uns ohne BTS aufgrund der ländlichen Siedlungsstruktur aber nur bedingt gelingen. Eine Nationalstrasse würde Arbeitswege massiv verkürzen und die Lebensqualität in den Dorf- und Stadtkernen stark verbessern, da Lärm, schädliche Schadstoffe und Gestank reduziert werden könnten. Dies sind massgebliche Faktoren in der Anziehung von qualifiziertem Personal und in den Entscheidungen von Unternehmen, sich hier im Thurgau niederzulassen. Des Weiteren



würde die BTS die Zentren des Kanton Thurgau verbinden, dort wo gemäss kantonalem Richtplan das grösste Bevölkerungswachstum stattfindet und die Dringlichkeit von einer optimalen Erschliessung am höchsten ist.

Sie sind auch der Meinung, dass der öffentliche Verkehr bei unseren Verkehrsproblemen im Thurgau Abhilfe leisten könne. Obwohl auch wir bestrebt sind, den öffentlichen Verkehr zu optimieren, so sind wir realistisch, wenn wir der Meinung sind, dass ländliche Regionen, wie es der Kanton Thurgau ist, dennoch stark auf motorisierte Individualfahrzeuge angewiesen ist. Anders sieht es in den Zentren und Agglomerationen aus, wo die Gelder des Bundes nun eingeplant sind. Dort sind ÖV-Konzepte um einiges besser zu realisieren, weshalb uns Ihre Beschlussnahme auch in dieser Hinsicht widersprüchlich erscheint.

Zusätzlich sind wir über die Auswirkungen der Eingriffe in die Landschaft im Bilde. Jede Infrastrukturanlage ist ein Eingriff in die Natur. Dieser jedoch ist vom Kanton Thurgau so weit als möglich optimiert worden. Zum Beispiel indem er den Verlust von Fruchtfolgeflächen durch Bodenaufwertungsmaßnahmen kompensiert.

Zusammenfassend möchten wir also betonen, dass die BTS sowohl die Verkehrs- als auch die Raumplanung optimal aufeinander abstimmt. Die aufgezeigten Gründe und viele weitere sprechen für eine Aufnahme der BTS in den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen. Wir bitten Sie daher, die Bodensee-Thurtalstrasse darin aufzunehmen und damit die oben formulierten Anmerkungen in gebührender Weise zu berücksichtigen. Wir danken Ihnen für Ihre Bemühungen.

Freundliche Grüsse

Dieter Feuerle
Stv. Stadtpräsident

Alexandra Wyprächtiger
Stadtschreiberin

UVEK
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

25. Februar 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stadt Bischofszell mit rund 5'900 Einwohnerinnen und Einwohner gehört der Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau an. Sie arbeitet in Raumplanungs- und Raumentwicklungsfragen mit ihren 17 Partnergemeinden im Bezirk eng zusammen. Die Region um den Bezirkshauptort Weinfelden ist über den Vorschlag des Bundesrats, die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) nicht in das Strategische Entwicklungsprogramm für Nationalstrassen aufzunehmen, konsterniert.

Wir beantragen: Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 in den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen im Rahmen des aktualisierten Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) aufzunehmen.

Wie gewünscht, gliedern wir unsere detaillierte Stellungnahme wie folgt:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Bundesrat nimmt aus guten Gründen eine Priorisierung der Projekte vor. Diese ist in vieler Hinsicht nachvollziehbar. Wichtig aber ist, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Es ist von nationaler Bedeutung, dass das Nationalstrassennetz bis an den Bodensee gut ausgebaut ist. Auch die ländliche Schweiz hat Anrecht auf eine gut ausgebaute Infrastruktur.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Bodensee-Thurtal-Strasse ist das Ergebnis einer koordinierten Verkehrspolitik. Sie ist das Resultat einer mit der Bevölkerung und der Wirtschaft geführten Diskussion, die über Jahre dauerte und letztlich ein deutliches Ja zur Strasse an der Urne zur Folge hatte. Es scheint, als ob der Bundesrat den Willen der Thurgauer Bevölkerung ausser Acht lassen möchte. Als Gemeindepolitiker könnten wir uns das nicht leisten.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Der Teuerungsanteil dürfte aufgrund der weltpolitischen Entwicklung höher ausfallen, als in der Vorlage angenommen (1.8 %).

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 aufzunehmen. Es ist von nationaler Bedeutung, dass das Nationalstrassennetz bis an den Bodensee gut ausgebaut ist. Die Region Mittelthurgau verbindet Wirtschaftsräume und Agglomerationen. Die BTS schlägt zwei Fliegen auf einen Streich. Sie verbindet und entlastet. Gerade im ländlichen Raum wird das Auto auch in Zukunft Hauptfortbewegungsmittel bleiben.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir begrüssen, dass der Bundesrat den gesamten Korridor im Mittelthurgau selbst einer umfassenden Prüfung unterziehen möchte. Eine Zweitmeinung schadet nicht. Wir sehen das als Chance für unsere Region. Die BTS ist aus diesem Grund bereits heute in das Strategische Entwicklungsprogramm aufzunehmen, denn die Prüfung soll zeitnah und in Zusammenarbeit mit der Thurgauer Regierung und Bevölkerung erfolgen.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Vor rund 20 Jahren versuchte die Stadt Weinfelden ihr Verkehrsproblem mit einer lokalen Umfahrung zu lösen. Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger lehnten das Vorhaben ab, da sie eine gesamtheitliche Lösung für alle Gemeinden im Thurtal für die bessere Lösung hielten, wie eine Analyse der damaligen Exekutive im Nachgang zur Abstimmung zeigte. Es ist immens wichtig, dass die Gemeinden ihre Verkehrspolitik aufeinander abstimmen. Die Bodensee-Thurtal-Strasse ist das Ergebnis einer koordinierten Verkehrspolitik im Kanton Thurgau. Sie verdient es, vom Bund entsprechend gewürdigt und unterstützt zu werden.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme möchten wir uns ebenso bedanken, wie für Ihre wertvolle Arbeit.

Freundliche Grüße

Stadt Bischofszell
Stadtpräsident


Thomas Weingart

Stadtschreiber


Michael Christen

**Stadtrat**

Bahnhofstrasse 25
9201 Gossau
www.stadtgossau.ch

Wolfgang Giella
Tel. +41 71 388 42 53
wolfgang.giella@stadtgossau.ch



Bahnhofstrasse 25, 9201 Gossau

per E-Mail

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

13. April 2022

2016-13685 / 22.10 / 284531

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027, Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, Verpflichtungskredit und Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz; Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie zahlreiche Anspruchsgruppen, darunter auch die Städte, eingeladen, sich zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz vernehmen zu lassen. Die Stadt Gossau dankt für diese Gelegenheit und äussert sich gerne wie folgt:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage:**Frage 1** Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Aufbau und die Gliederung der Vernehmlassungsvorlage ist für den Stadtrat Gossau nicht abschliessend und unvollständig. So ist die ganze Vorlage sehr auf Nationalstrassen bezogen und die Querbezüge zu anderen Programmen, insbesondere den Agglomerationsprogrammen, sind völlig ungenügend. Im Weiteren kann aus Sicht des Stadtrates Gossau der Inhalt einer so komplexen Vorlage den Anforderungen an ein solches Geschäft nicht genügen. Im Folgenden werden wir uns aber vor allem auf den nicht berücksichtigten Zubringer Appenzellerland mit der Anbindung an die A1 («Gossau-Ost») fokussieren.

Schon in der Ausgangslage im Kap. 1.1.1 wird festgehalten, dass Nationalstrassen gewährleisten sollen, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Es wird völlig verkannt, dass zwei Kantone, nämlich Appenzell Aargau und Appenzell Innerrhoden, heute in keiner Art und Weise einen adäquaten Zugang zum Nationalstrassennetz der Schweiz haben. Der Kanton Appenzell Innerrhoden, der massgebend auf diesen Zubringer Appenzellerland angewiesen wäre, wird nicht einmal erwähnt.

Frage 2 Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Grundsätzlich hält der Stadtrat Gossau fest, dass die Abstimmung Siedlung und Verkehr, auf die der Bund sonst ein sehr hohes Gewicht legt –, wie z. B. bei der Prüfung der kantonalen Richtpläne, bei den Agglomerationsprogrammen usw. – in der Vernehmlassungsvorlage viel zu wenig berücksichtigt wurde. Es ist auch nicht nachvollziehbar, wie dieses Thema in die ganze Vorlage eingeflossen ist.

Der Stadtrat entnimmt der Tabelle 7 auf Seite 44 der Vorlage zwar, dass bei der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (KWA) Siedlungsentwicklungsthemen eine Rolle spielen sollen bzw. beurteilt wurden. Für Aussenstehende ist die Bewertung aber nicht nachvollziehbar und die ganze Vorlage erscheint diesbezüglich als «Blackbox». Wie wurden diese Themen bei der Beurteilung der Vorhaben berücksichtigt, bewertet und auch gewichtet?

Der Stadtrat fragt sich, ob und wie konkret die Bundesstellen sich mit den einzelnen Räumen auseinandergesetzt haben. Der guten Ordnung halber halten wir fest, dass der Zubringer Appenzellerland einerseits für das zukünftige Funktionieren von zwei Kantonen notwendig ist, andererseits aber auch die Stadt Gossau und den Westen der Stadt St.Gallen so entlastet, dass zwei heutige «Zubringer» (Strasse St. Gallen Winkeln – Herisau und Gossau – Herisau) massiv zurückgebaut werden können. Dadurch können in Gossau Gebiete für die Siedlungsentwicklung und Verdichtung nach innen freigespielt werden.

Im Weiteren handelt es sich beim Gebiet St.Gallen West - Gossau Ost um einen der grössten Wirtschaftsräume der Schweiz. Im Verein ASGO wird versucht, mit allen massgebenden Partnern diesen Raum auch zugunsten der gesamten Schweizer Wirtschaft zu entwickeln (<https://asgo.ch/>). Heute rollt der gesamte LKW-Verkehr, von Westen kommend, durch die Stadt Gossau. Mit dem Zubringer Appenzellerland könnte endlich dieser massgebende Schweizer Wirtschaftsraum adäquat erschlossen werden.

Im Folgenden legt der Stadtrat dar, dass seiner Ansicht nach gerade die weiteren Aspekte auf Seite 45 der Vorlage schon in dieser Phase viel zu wenig in die Vorlage eingeflossen sind.

Aspekt Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck:

Mit dem Zubringer Appenzellerland können die gravierenden Engpässe aus den beiden Kantonen Appenzell Ausserroden und Appenzell Innerrhoden behoben werden. Die heute erforderlichen Dossieranlagen auf den Zubringern nach Herisau, insbesondere auf dem Zubringer vom Anschluss Gossau-West durchs historische Stadtzentrum von Gossau, ermöglichen keine adäquaten Zugänge zum Nationalstrassennetz von zwei Kantonen. Gossau und St. Gallen West können heute in den Zentren keine Innenentwicklungsprojekte mehr realisieren, weil die Verkehrsverträglichkeit nicht mehr gegeben ist. Mit dem Zubringer Appenzellerland kann auch der öffentliche Verkehr wieder staufrei durch Gossau zirkulieren.

Zahlreiche Studien, u. a. die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zentrumsentlastung Gossau oder die Studie zu den volkswirtschaftlichen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Zubringers Appenzellerland, zeigen, dass ein neuer A1 Anschluss in Gossau Ost mit einem direkten Zubringer ins Appenzellerland sowohl für den Raum Gossau Ost/St. Gallen West wie auch für das Appenzellerland grosse volkswirtschaftliche und positive gesamtverkehrliche Effekte erzeugt. Auch die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung zeigen langfristig positive Effekte.

Aspekt Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen:

Das Gebiet Gossau–St.Gallen ist der Kern des Agglomerationsprogramms St. Gallen–Bodensee, welches in der Bewertung des 3. Programmes schweizweit als eines der Besten abgeschnitten hat. Der Zubringer Appenzellerland ist vollumfänglich im Programm der 3. Generation integriert und vorbildlich abgestimmt. Auch im kantonalen Richtplan St. Gallen ist der Zubringer schon seit längerem behördenverbindlich verankert und räumlich gesichert. In der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr wird in verschiedenen Kapiteln die Brücke zu den Programmen «STEP Schiene» und «STEP Nationalstrasse» geschlagen und formuliert. In dieser Vorlage vermischen wir den Querbezug zu den Agglomerationsprogrammen. Es kann ja nicht sein, dass Nationalstrassen isoliert betrachtet werden. Der Stadtrat vertritt die Auffassung, dass nur in Regionen, die ihre Hausaufgaben bei

Abstimmung von Siedlung und Verkehr gemacht haben, auch Nationalstrassengelder im grossen Stil eingesetzt werden sollten. Gerade das Agglomerationsprogramm St. Gallen–Bodensee hat schweizweit herausragende Arbeit bei der Abstimmung von Siedlung und Verkehr über Kantons Grenzen geleistet.

Aspekt Städtebauliche Aufwertung:

Der Zubringer Appenzellerland führt auf einem Korridor durchs Industriegebiet und entlastet insbesondere die ganze Stadt Gossau. Gossau könnte dadurch wieder Innenentwicklungsprojekte entwickeln, verdichten und ihre städtebauliche Situation sanieren.

Aspekt Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs:

Auch hier liegt der Fokus nur auf der Strasse. Wie wurden die Absichten von Schienenprojekten mitberücksichtigt? Im Raum St. Gallen–Gossau ist seit Jahren eine Diskussion betreffend Planung eines KV-Terminals der SBB im Gange. Auch das Projekt Cargo sous terrain sieht in diesem Raum einen Hub vor. Beide Projekte kommen nur in Frage bzw. können nur realisiert werden, wenn der Zubringer Appenzellerland realisiert ist. Nur damit wird gewährleistet, dass die Güterfeinverteilung funktioniert, die auf der Strasse erfolgen muss. Mit der jetzigen Erschliessung sind beide Vorhaben nicht realisierbar.

Aspekt Projektierungsstand:

Die Kantone St. Gallen und Appenzell Ausserroden haben ihre Hausaufgaben gemacht; es liegt ein Projekt vor und die räumliche Sicherung des Korridors ist im kantonalen Richtplan und im Gelände erfolgt. Die Formulierungen bei der Beschreibung Seiten 88 und 89 greifen viel zu kurz. Insbesondere wird hier der Kanton Appenzell Innerrhoden völlig vergessen und nirgends erwähnt.

Aspekt Vermeidung von Problemverlagerungen:

Mit dem Zubringer Appenzellerland werden Probleme innerstädtischer Art in Gossau und St. Gallen West gelöst. Verkehrsmodellberechnungen zeigen auf, dass eine deutliche Entlastung anderer, heute massiv belasteter, Strassenabschnitte (Gossau – Herisau, Autobahnzubringer Gossau West, Autobahnanschluss St. Gallen Winkeln) zu erwarten ist.

Aspekt Ausschöpfung des Potenzials des öffentlichen Verkehrs:

Die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserroden sind betreffend Güterverkehr nicht an den ÖV angeschlossen. Mit dem Bahnnetz in den beiden Kantonen können keine Gütertransporte durchgeführt werden. Die Ostschweiz ist auf einen KV-Terminal und auf einen Hub angewiesen, auch wenn Cargo sous terrain kommt. Mit den Grossverteilern Migros und Coop in diesem Raum, die von hier aus die ganzen Ostschweiz beliefern, aber auch mit vielen international tätigen Firmen, die auf Bahntransporte und dann Feinverteilung auf der Strasse angewiesen sind, besteht nur mit einem Zubringer Appenzellerland die Möglichkeit, vermehrt Güter mit der Bahn in den Raum zu bringen und dann die Feinverteilung auf der Strasse vorzunehmen. Auch für das Erreichen der Klimaziele der Schweiz wird es sehr wichtig werden, dass Transportketten (weite Distanzen mit der Bahn, Feinverteilung auf der Strasse) funktionieren. So kann massiv CO₂ eingespart werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Frage 5 Wie beurteilen sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Zubringer Appenzellerland, wie er auf Seite 41 der Vorlage dargelegt wird, ist durch die Bundesstellen, insbesondere das ASTRA, falsch beurteilt. Der Problemdruck für die beiden Kantone Appenzell Ausserroden und Appenzell Innerrhoden sowie die Städte St. Gallen und Gossau mit einem der wichtigsten Wirtschaftsräume der Schweiz ist höher zu gewichten, wie in Bern wahrgenommen. Die allfälligen Zusatzplanungen sind sofort an die Hand zu nehmen und die Vorlage soweit zu planen, dass der Zubringer Appenzellerland im nächsten Zahlungsrahmen (2028 – 2032) Eingang findet.

Weitere Bemerkungen

Der Stadtrat Gossau stellt folgende Anträge:

- a. Die Vorlage ist zusammen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung, dem Bundesamt für Verkehr und den Kantonen zu überarbeiten. Insbesondere die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Transportketten Schiene – Strasse muss zwingend in die Vorlage einfließen.
- b. Die Resultate der Agglomerationsprogramme sind in die Wertung einfließen zu lassen. Kantone, Gemeinden und Regionen, die ihre Hausaufgaben gut gemacht haben, sind dementsprechend zu würdigen.
- c. Der Zubringer Appenzellerland ist neu zu beurteilen unter folgenden Aspekten:
 - Die Kantone Appenzell Ausserroden und Appenzell Innerrhoden können nur mit diesem Zubringer für die Zukunft wirkungsvoll erschlossen werden.
 - Das Wirtschaftsgebiet St. Gallen West – Gossau Ost, das von gesamtschweizerischer Bedeutung ist, muss in die Überlegungen einbezogen werden. Auch hier kann insbesondere das LKW-Problem nur mit dem neuen Zubringer gelöst werden.
 - Die Stadt Gossau kann in Zukunft nur Innenentwicklungsprojekte realisieren (nach RPG gefordert), wenn der LKW-Verkehr ins Industriegebiet und der Durchgangsverkehr in die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Ausserroden wirkungsvoll verlagert werden kann; dies ist nur mit dem Zubringer Appenzellerland möglich.
 - Um die Klimaziele der Schweiz zu erreichen, ist es eine Notwendigkeit, die LKW-Transporte, insbesondere der grossen Grundversorger, weg von der Strasse zu bringen. Mit einem Terminal der SBB und einem Hub von Cargo sous terrain und dann die Feinverteilung mit LKW wäre dies möglich. Aber auch dazu braucht es den Zubringer.

Abschliessend danke ich für die wohlwollende Berücksichtigung der Anliegen der Stadt Gossau.

Freundliche Grüsse



Wolfgang Giella
Stadtpräsident



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

netzplanung@astra.admin.ch

Liestal, 29. April 2022

**Stellungnahmen zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,
zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpas-
sung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Siedlungsgebiet der Stadt Liestal ist von der NEB Strecke der A22 im Abschnitt Liestal-Lausen betroffen. Wir haben die Vorlage studiert und stellen mit Ernüchterung fest, dass auf dieser Strecke keine Massnahmen vorgesehen sind und in der Vorlage auch keine finanziellen Mittel ausgewiesen werden. Wir erlauben uns deshalb, Ihnen die Ausgangslage und den Handlungsbedarf kurz darzustellen und verweisen auch auf die diesbezügliche Stellungnahme des Kantons Basel-Landschaft.

Die A22 gehört zu den kantonalen Hochleistungsstrassen des Kantons Basel-Landschaft, die 2020 als NEB Strecke an den Bund übergeben wurde und nun durch das ASTRA unterhalten und betrieben wird.

Die A22 durchschneidet das Siedlungsgebiet der Stadt Liestal am engsten Ort des Ergolztals. Täglich sind auf diesem Strassenabschnitt gegen 30'000 Fahrzeuge unterwegs. Die erheblichen Lärmemissionen belasten das Stadtgebiet Liestals und auch das Siedlungsgebiet der angrenzenden Gemeinde Lausen erheblich. Die Grenzwerte sind an diversen Orten überschritten. Dies beeinträchtigt die Lebensqualität von über 20'000 Einwohnerinnen und Einwohnern stark. Die A22 wurde Ende der 60-er Jahre als Umfahrungsstrasse Liestal im Gewässerraum der Ergolz gebaut und Mitte 1970 eröffnet. Mit diesem Bauwerk wird ein ökologisch sehr wertvoller Lebensraum mitten im Stadtgebiet der Stadt Liestal empfindlich gestört. Knapp ein Kilometer des Bauwerks verläuft zudem auf einem Brückenbauwerk auf der Ergolz. Dieses Brückenbauwerk ist schon länger dringend sanierungsbedürftig. Zudem treten leider durch die zweispurige, durch beidseitige Lärmschutzwände eingeeengte und kurvige Linienführung jedes Jahr im Durchschnitt vier schwere Unfälle auf, wie Ihnen auch die Kantonspolizei Baselland bestätigen kann.

Die kurze Filmsequenz, die unter https://youtu.be/lpxVvGZGX_A bzw. nachfolgendem QR-Code per Handy abrufbar ist, zeigt die Verschwendung von knappen und wertvollen Bodenressourcen eindrücklich auf.



Der Kanton Basel-Landschaft hat 2017, in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Liestal, ein Sanierungskonzept ausgearbeitet: Mit dem Einsatz von ultrahochfestem Faserbeton (UHFB) könnte die Sanierung dank einer kürzeren Bauzeit und der geringeren Belastung für die Anwohner im Vergleich zu einer Gesamterneuerung am gleichen Standort einigermaßen verträglich durchgeführt werden. Allen Beteiligten war damals aber bereits klar, dass diese Sanierung die Lebensdauer der Brückenbauwerke lediglich um rund 15 Jahre verlängert und diese Zeit genutzt werden muss, um ein Tunnelprojekt auszuarbeiten, welches die Lärmproblematik für das Siedlungsgebiet langfristig löst, das Potential für eine Aufwertung des Siedlungsgebiets der Stadt Liestal schafft, eine bessere Velo- und Fussgängerverkehrsführung und insbesondere auch den ökologischen Konflikt mit dem Gewässerraum der Ergolz dauerhaft beseitigt.

In seiner Stellungnahme aus dem Jahr 2017, zum diesbezüglichen Beschluss des Regierungsrats, schreibt der Liestaler Stadtrat:

«Die Stadt Liestal begrüsst den Entwurf des Regierungsratsbeschlusses vom 10. Juli 2017. Insbesondere die kürzere Bauzeit und die geringere Belastung für die Anwohner im Vergleich zum Bauprojekt Erneuerung sprechen aus unserer Sicht klar für die Variante UHFB, ebenso wie die deutlich höhere Planungssicherheit in Bezug auf den Weiterbetrieb der Umfahrungsstrasse nach 2025. Aus diesen Gründen bitten wir Sie darum, die Variante UHFB prioritär weiterzuverfolgen.

Ebenso wichtig ist für die Stadt Liestal, dass nun die Projektierung einer alternativen Strassenführung an die Hand genommen wird. Hierfür wird mit der Variante UHFB auch ein Zeitfenster geöffnet, das die Projektierung und auch die Realisierung ermöglicht. Gerne nehmen wir zur Kenntnis, dass Sie dem Landrat die entsprechende Kreditvorlage bereits vorgelegt haben.»

Einige Defizite im Abschnitt der A22 zwischen Liestal und Lausen werden im Anhang 4 «Analyse» an diversen Orten aufgeführt. Mit grosser Ernüchterung finden wir nun aber im Massnahmen- und Finanzierungsteil (S. 119 f.) keinen Hinweis auf konkrete Massnahmen. Insbesondere für eine Planung einer Lösung die A22 unter den Boden zu bringen sind Massnahmen oder finanzielle Mittel aufgeführt.

In Bezug auf den ausgewiesenen Sanierungsbedarf sind nun bereits wieder wertvolle Jahre verstrichen. Wir bitten Sie deshalb dringend, die finanziellen Mittel und die personellen Ressourcen für die Projektierung und den Bau der langfristigen Tunnellösung in das Finanzierungsprogramm aufzunehmen und im Bundesbeschluss zu ergänzen.

Hochachtungsvoll

Stadt Liestal
Stadtpräsident

Stadtverwalter

Daniel Spinnler

Marcel Meichtry

Kopie an:

- Ständerätin Maya Graf
- Nationalrätin Sandra Sollberger
- Nationalrätin Florence Brenzikofer
- Nationalrat Thomas de Courten
- Nationalrätin Samira Marti
- Nationalrat Eric Nussbaumer
- Nationalrätin Daniela Schneeberger
- Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter
- Mitglieder der Kommissionen für Verkehr- und Fernmeldewesen KVF-NR / KVF-SR
- Regierungsrat Isaac Reber, Vorsteher Bau- und Umweltschutzdirektion, Kanton Basellandschaft
- Gemeindepräsident Peter Aerni, Lausen
- Gemeindepräsident Walter Bieri, Bubendorf
- Gemeindepräsidentin Catherine Müller, Füllinsdorf
- Gemeindepräsident Roger Gradl, Frenkendorf

Bau und Verkehr, 8590 Romanshorn

per E-Mail

ASTRA

netzplanung@astra.admin.ch

7. April 2022/ ASc
Direktwahl +41 58 346 83 51
andreas.schuster@romanshorn.ch

**Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz
Vernehmlassungsantwort der Stadt Romanshorn**

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wurde am 26. Januar 2022 vom Bundesrat beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zur titelgenannten Vorlage ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Stadt Romanshorn dankt für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können. Die Stadt Romanshorn ist mit dem Vorhaben N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), welches in vorliegender Vernehmlassungsvorlage nicht im STEP Nationalstrassen berücksichtigt ist, direkt betroffen.

Die Stadt Romanshorn beschäftigt sich seit Jahren immer wieder intensiv mit der Bodensee-Thurtalstrasse. Sämtliche Planungen und Entscheide, die mit dem Projekt in Zusammenhang stehen oder stehen könnten – und das ist ein grosser Teil – werden jeweils auf die Kompatibilität mit der BTS geprüft und abgestimmt. Die BTS hatte in den letzten Jahren einen massgeblichen Einfluss auf die Stadtentwicklung. Nach dem Thurgauer Volksentscheid 2012 war es angezeigt und von übergeordneter Stelle gefordert, die Planungen auf das Projekt auszurichten. Dies hat die Stadt Romanshorn konsequent getan. Das letzte Beispiel ist die Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts Romanshorn.

Am 5. April 2022 hat sich der Stadtrat an seiner Sitzung mit der Vernehmlassungsvorlage beschäftigt. Vorgängig hat sich die städtische Baukommission mit dieser auseinandergesetzt und dabei auch den langjährigen Projektleiter Mobilität Thurgau – BTS/OLS angehört. Auf Basis dieser Auseinandersetzung mit der Vorlage wurde die vorliegende Stellungnahme ausgearbeitet, die schliesslich von allen Stadträtinnen und –räten gutgeheissen wurde. Die Stadt Romanshorn äussert sich in der Folge vor allem zum Projekt N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), von welchem sie stark betroffen ist, legt den Fokus aber auch auf die überregionale Bedeutung dieses Projekts.

Die Stellungnahme der Stadt Romanshorn orientiert sich in der Folge an der vorgegebenen Fragenstruktur.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. In der Vorlage gibt es grundsätzliche Überlegungsfehler und Fehlgewichtungen, allen voran die einseitige Perspektive auf die Zentren. Die Peripherien werden völlig vergessen. Dabei sind diese für den Zusammenhalt der Schweiz und die Entwicklung des ganzen Landes (Dichtestress, Finanzausgleich, Wirtschaft etc.) eben "zentral".

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Bei unserer geografischen Lage kann ein Projekt wie die BTS nicht mit den gleichen Kriterien beurteilt werden, wie eins im Raum Zürich, Basel oder Bern. Romanshorn als kantonales Zentrum zusammen mit Amriswil und Arbon im Oberthurgau können nicht vom restlichen Städtenetz abgetrennt werden. Eine entsprechend ausgebaute N 23 in Form der BTS ist wichtig – für die hier ansässige Wirtschaft wie auch für die Sicherheit der Benutzer der N 23 und der Anwohner, welche heute von Lärm geplagt sind und als Fussgänger oder Velofahrer auf einer übermässig vom MIV und LKW-Verkehr benutzten Strasse sich durchkämpfen müssen.

Antrag 1. Die Stadt Romanshorn beantragt eine Beurteilung der Projekte (in unserem Fall der BTS) anhand von räumlich differenzierten, auf der geografischen Lage des Projektes abgestimmten Kriterien.

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?

Ja. Die Ausführungen dazu sind nachvollziehbar und verständlich dargelegt.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Ausführungen im Teil STEP Nationalstrasse sind verständlich und ausführlich abgehandelt. Eingang ins Programm finden jene Projekte, die nötig und aus Sicht der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) sinnvoll sind. Die aus aktueller Sicht prioritären und zweckmässigsten Projekte werden dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen. Für die Stadt Romanshorn, aber auch die Region Oberthurgau und den ganzen Kanton Thurgau ist die Nichtberücksichtigung der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) in den STEP Nationalstrassen daher unverständlich.

Gerne teilen wir Ihnen unsere Gedanken dazu mit, unter Bezugnahme zu Ihrem Erläuternden Bericht, Anhang 5, S. 91, N 23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS). Die kursiv aufgeführten Sätze sind Zitate aus dem Erläuternden Bericht, zur Verständlichkeit unserer Stellungnahme.

Der Kanton Thurgau sieht zwischen Bonau und Arbon-West eine vollständige Neutrassierung der bestehenden N23 vor.

- Diese Aussage ist falsch. Rund 25% der BTS verlaufen auf oder entlang bestehender Strassen- oder Schienentrassen (Quelle: Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23. September 2012, S. 18). In der Erarbeitung des Projektes wurde dies explizit verfolgt.

Die neue Strasse ist als Autostrasse im Gegenverkehr (2x1 Fahrstreifen), mit niveaufreien Knoten sowie ohne Fuss- und Veloverkehr geplant (Nationalstrasse 2. Klasse)

- Auch dies ist nicht korrekt. Die BTS ist für den Auto- und Lastwagenverkehr bestimmt. Neben dem Fuss- und Veloverkehr (FVV) wird auch sämtlicher landwirtschaftlicher Verkehr nicht auf der BTS geführt. Dies ist eben einer der Pluspunkte des Projektes. Dadurch wird neben der höheren Sicherheit für den FVV auch der Verkehrsfluss verbessert. Dies bedeutet dann weniger Ausstoss Abgase, weniger Lärm, besserer und sicherer Verkehrsfluss.

Für das Vorhaben liegen ein Vorprojekt aus dem Jahr 2019 und diverse Studien vor.

- Für das Vorhaben liegt ein nach ASTRA Vorgaben erarbeitetes Generelles Projekt vor (und nicht ein nach kantonalen Vorgaben erarbeitetes Vorprojekt). Es wurden durch den Kanton Thurgau Vorleistungen erbracht, welche nun nicht mehr durch das ASTRA vollständig erbracht werden müssen. Hier ist das Projekt planerisch bereits weiter als vergleichbare Projekte, welche sich bereits im STEP Nationalstrasse befinden.
- Es sind nicht nur "diverse Studien", welche zusätzlich zum Generellen Projekt abgegeben wurden. Es sind rund 80 Fachdossiers, welche zu den rund 600 Plänen des Generellen Projektes dem Bund abgegeben wurden. In diesen Fachdossiers sind sämtliche Belange abgehandelt, welche heute bei einem Strassenprojekt bearbeitet werden müssen. Die BTS ist mehr als eine Strasse von A nach B.
- Auch auf kommunaler und regionaler Ebene wurden zahlreiche Studien zum Thema erarbeitet. Die Stadt Romanshorn hat ihre Verkehrsplanung auf die BTS abgestimmt und dabei die Auswirkungen der Verkehrszahlen simuliert. Dies fand auch Eingang in die kommunale Richt- und Nutzungsplanung. Im Agglomerationsprogramm St. Gallen-Bodensee ist die BTS enthalten und wird in den Massnahmen berücksichtigt. Dieses Programm wurde vom Bund sehr gut bewertet. In der Region Oberthurgau wurde unter anderem eine Studie zu den Arbeitsplatzgebieten im Zusammenhang mit der BTS erstellt. Diese Aufzählung ist nur beispielhaft und bei weitem nicht vollständig.

Aus nationaler Sicht weist der Abschnitt in Bezug auf die Funktionalität bis auf die bestehende Umfahrung von Arbon (gravierend) und die Ortsdurchfahrt von Weinfeldern (mittel) keine, oder nur geringe Probleme auf.

- Die zukünftige BTS geht von Bonau bis Arbon-West. Wir gehen davon aus, dass Sie mit "bestehende Umfahrung von Arbon" die ehemalige A1.1 zwischen Arbon-West und Meggenhus meinen.
- Wenn die Ortsdurchfahrt von Weinfeldern funktionale Probleme aus nationaler Sicht aufweist, fehlt in der Aufzählung die Stadt Amriswil mit einer DTV Prognose 2030 von 20'300 Fz/d (Quelle: Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23. September 2012, S. 9). Wie diese nationale Sicht definiert ist, geht nicht aus dem erläuternden Bericht hervor, jedoch würde sich ein genauer Blick auf die Verkehrsprognosen in den abgegebenen Unterlagen lohnen, um festzustellen, dass die DTV-Zahlen für alle Ortsdurchfahrten der heutigen N 23 für den ländlichen Kanton Thurgau mittel bis grosse funktionale Probleme auslösen.
- Auch in Romanshorn, welche nicht durch die N 23 durchquert wird, wird die Kantonshauptstrasse H 13 mit einer DTV Prognose 2030 von knapp 22'000 Fz./Tag um 50% reduziert, wenn die BTS realisiert ist. Da die BTS und die kantonale Oberlandstrasse (OLS) ein verkehrliches Gesamtprojekt sind, welches nicht nur die Ortschaften im Ach- und Thurtal entlasten, sondern auch diejenigen an der Kantonshauptstrasse H 13, profitieren auch diese Gemeinden von der Realisierung der BTS.
- Bei der BTS geht es indes nicht nur um die aus verschiedenen Gründen dringend benötigte Verkehrsentslastung der Dörfer und Städte, sondern auch um die Erschliessung einer ganzen Region. Die Schweiz lebt nicht nur von starken Zentren, sondern auch von starken Peripherien. Das trägt mit zum Erfolg dieses Landes bei und darf nicht einfach ausgeblendet werden.

Die Verkehrsbelastung weist auf weiten Strecken keine kritische Grösse für eine Verkehrsentsflechtung auf. Hingegen bestehen auf längeren Abschnitten mittlere und punktuell auch grössere Probleme mit der Verträglichkeit. Diese betreffen vor allem die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze. Auch bezüglich Sicherheit bestehen punktuell grössere Probleme.

- Entlang der heutigen N23 durch die Dörfer und Städte gibt es viele Kreuzungen, bei denen nur eine Verkehrsentflechtung stattfinden kann, wenn ein Verkehrsträger nicht mehr diese Kreuzungen benutzt – entweder der MIV und Lastwagenverkehr oder der Fuss- und Veloverkehr. Velowege gehören aber nicht auf Umfahrungen, sondern dorthin, wo sie auch benutzt werden, ins Zentrum. Gemäss dem Handbuch Infrastruktur – Veloverkehr in Kreuzungen (ASTRA & Velokonferenz Schweiz) ist eine Verkehrsbelastung zwischen 10'000 und 15'000 Fz/Tag mittel bis hoch zu taxieren (S. 21). Zusammen mit der Routenhierarchie "Radwegnetz Alltagsverkehr" als Hauptverbindung gemäss Kantonalem Richtplan Thurgau ist die Aussage "keine kritische Grösse für eine Verkehrsentflechtung" zu hinterfragen.
- Die mittleren und punktuell grösseren Probleme mit der Verträglichkeit betreffen nicht nur die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze. Auch die Verträglichkeit in Bezug auf die Lärmbelastung, die heutige Trennwirkung und Sicherheit ist nicht gewährleistet – und dies nicht nur punktuell, sondern auf grösseren Abschnitten entlang der heutigen N 23. So hat der Kanton bei rund 16'000 Liegenschaften Lärmmessungen durchgeführt (gesamter BTS und OLS-Strassenperimeter). Bei ca. 4'200 Liegenschaften können die Lärmbelastungen - durch das Gesamtprojekt - um mehr als 1 dB(A) reduziert werden. Bei ca. 800 Liegenschaften erhöhen sich die Lärmbelastungen um mehr als 1.0 dB(A). Bei ca. 2'800 Liegenschaft halbieren sich die Lärmbelastungen (Reduktion ≥ 3.0 dB(A)). Bei rund 300 Liegenschaft verdoppeln sich die Lärmbelastungen (Zunahme ≥ 3.0 dB(A)). Aus lärm-schutztechnischer Sicht handelt es sich beim Gesamtprojekt BTS/OLS um eines der schweizweit grössten Lärmschutzprojekte.
- Auch in Romanshorn können Lärmprobleme mit der BTS gelöst werden – und nicht geringe: Rund 270 Liegenschaften profitieren von einer Lärmreduktion von > 1 dB – dies entspricht einer Personen-zahl von 2'300 Personen. Und Romanshorn ist nur eine Gemeinde entlang des Projekts!

In der Summe und gemessen an der gesamten Sanierungsstrecke resultiert aus nationaler Sicht ein geringer Problemdruck. Diese Einschätzung differiert wesentlich zu jener des Kantons, der die Verkehrsbelastung auf den Ortsdurchfahrten und bei den grossen Kreuzungsstellen sowie die bestehende Verbindungsqualität zu den Zentren als untragbar erachtet.

- Wir verstehen, dass aus nationaler Sicht, also im Vergleich Probleme um Zürich und Weinfelden die Einschätzung des Kantons Thurgau zur nationalen Einschätzung differiert. Es sind schlichtweg nicht die gleichen Probleme, aber auch nicht die gleiche Ausgangslage. Eine Nordumfahrung Zürich mit sieben Spuren kann nicht mit der Hauptstrasse N 23 in Weinfelden oder Amriswil verglichen werden. Für die Anwohnenden in den einzelnen Ortschaften sind die aktuellen Verkehrsmengen aber eine hohe Belastung. Hier wäre eine umfassendere Beurteilung unter Berücksichtigung der Unterschiede der einzelnen Regionen angezeigt.

Der Bund anerkennt die hohe regionale Bedeutung des Vorhabens sowie die grossen Anstrengungen des Kantons Thurgau für die Erarbeitung und umfassende Abstimmung des Vorhabens. Auch ist er sich bewusst, dass auf der Achse Probleme bestehen, die es anzugehen gilt. Hingegen hat er Zweifel, dass der gewählte Ansatz in Anbetracht der Klimadebatte, der Bodenstrategie des Bundesrates (Flächenbedarf), diverser Grundsätze im Sachplan Verkehr, Teil Programm und der im Verhältnis zum erzielten Nutzen sehr hohen Erstellungskosten zielführend ist. Hinzu kommen Verträglichkeitsprobleme des zu Grunde gelegten, kantonalen Raumkonzepts mit dem Raumkonzept Schweiz und die Befürchtung, dass voraussichtlich nötige technische Anpassungen das Projekt zusätzlich verteuern werden.

- Wir bedanken uns für die Feststellung, dass der Bund die hohe regionale Bedeutung der BTS anerkennt.
- Klimadebatte: Wir verweisen auf die Ausführungen auf S. 17, Kap. 1.4.2 Langfristige Klimastrategie der Schweiz und sehen keinen Widerspruch mit dem Projekt BTS. Im Gegenteil kann durch die Verlagerung des MIV und Lastwagenverkehrs auf die BTS und nicht mehr durch die einzelnen Ortszentren, der Fussgänger- und Veloverkehr gefördert und damit ein positiver Beitrag zu Klimadebatte geleistet werden. Auch die Homogenität des Verkehrsflusses trägt positiv dazu bei. Hinsichtlich Biodiversität bietet die BTS Vorteile gegenüber heute: Heutige Trennwirkungen können durch die vor-

bildliche Planung der BTS behoben werden (z.B. Wildtierquerungen). In den Fachdossiers des Kantons Thurgau sind diese Themen abgehandelt und in das Projekt eingeflossen.

- Bodenstrategie des Bundesrates (Flächenbedarf): Jede neue Strasse verbraucht bisherige Fruchtfolgefläche (FFF). Die BTS wurde in diesem Wissen umfassend geplant und in den einzelnen Fachdossiers immer wieder optimiert. Darum sind die im Bericht erwähnten Überdeckungen eingeflossen – die Verträglichkeit mit dem Landschaftsbild, Lärmschutz, Wiederherstellung von Wildkorridoren etc. waren die Absichten. Der Flächenbedarf der BTS beträgt rund 82 ha. Davon sind rund 60% versiegelte Fläche und der Rest Grünflächen inkl. Böschungen. Für eine 32 km lange Autostrasse eine sehr optimierte versiegelte Fläche. Um den Verlust der FFF zu kompensieren, hat der Kanton bereits während der Planung ein entsprechendes Fachdossier bearbeitet und Kompensation mit Bodenaufwertungsmassnahmen eingeplant. Die BTS wurde auch entsprechend an bestehende Verkehrsträger geplant, um nicht unwirtschaftliche Restflächen entstehen zu lassen.
- Nutzen/Erstellungskosten: Die Erstellungskosten sind hoch – ja, aber es handelt sich um rund 32 km Strasse mit einem Ottenbergtunnel und verschiedenen Überdeckungen. Andere Projekte, welche im STEP Nationalstrasse aufgenommen werden resp. sind, haben bedeutend höhere Baukosten pro Kilometer.
- Verträglichkeitsprobleme kantonales Raumkonzept zum Raumkonzept Schweiz: Das Raumkonzept Schweiz ist kein verbindliches Konzept, welches je mal in einer Vernehmlassung war, um sich jetzt darauf abzustützen. Hingegen ist die BTS mit der kantonalen Planung abgestimmt und alle an der BTS (und OLS) liegenden Gemeinden haben ihre Orts- und Richtplanung ebenfalls darauf abgestimmt.
- Verteuerung durch voraussichtlich nötige technische Anpassungen: Je länger wir warten, desto teurer wird es. Dies ist kein Argument gegen die BTS. Langjährige Planungen und Projekte müssen immer wieder an die nötigen Vorgaben Sicherheit oder neusten technischen Errungenschaften angepasst werden. Dies ist bei anderen Projekten genau gleich. Die ausgewiesenen Kosten der BTS basieren auf dem Generellen Projekt mit der entsprechenden höheren Genauigkeit als bei einem Vorprojekt.

In Anbetracht dieser grundsätzlichen Vorbehalte verzichtet der Bundesrat auf die Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen. Er sieht vor, den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen. In dieser Analyse sind alternative Ansätze, auch aus gesamtverkehrlicher Sicht zu erarbeiten und dem Vorhaben des Kantons Thurgau gegenüberzustellen. Akute Probleme, beispielsweise in Bezug auf die Sicherheit oder die Entflechtung des Veloverkehrs vom übrigen Verkehr, sind im Rahmen der Erhaltungsplanung voranzutreiben.

- Wie oben geschildert, ist es unverständlich, dass es grundsätzliche Vorbehalte gegenüber dem Projekt BTS gibt. Wir sind überzeugt, dass alle angesprochenen Vorbehalte im Generellen Projekt und den abgegebenen Projektdossiers vorbildlich abgehandelt wurden. Im Kanton Thurgau und den Gemeinden wird seit Jahren intensiv an diesem Projekt gearbeitet. Dabei sind Profis am Werk, die etwas von der Materie verstehen. Ein detaillierter Blick unter Zuhilfenahme der Kantonsverantwortlichen bringt sicher Licht ins Dunkel.
- Die angesprochene umfassende Prüfung und die Gegenüberstellung alternativer Ansätze zum abgegebenen Projekt BTS wurde bereits vor Jahren durch den Kanton durchgeführt. Es gibt Alternativprojekte mit anderen Linienführungen, Projekte aus Sicht anderer Parteien, welche umfassend verglichen wurden. Die Methode dazu stammt vom ASTRA: Nachhaltigkeits-Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte (NISTRA).
- Ob das ASTRA akute Sicherheitsprobleme oder die Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs vom übrigen Verkehr im Rahmen der Erhaltungsplanung sinnvoll umsetzen kann, bezweifeln wir. Radstreifen hat es heute schon – die eignen sich auch nur bei einer mittleren Verkehrsbelastung. Bei höheren Geschwindigkeiten oder hoher Verkehrsbelastung sind sehr breite Radstreifen, geschützte Radstreifen oder Radwege einzusetzen. Oder eben: Sinnvoller und effizienter werden die punktuellen Problemlösungen mittels punktueller Ortsumfahrung zusammengefasst und die BTS realisiert, damit dem Fuss- und Veloverkehr wieder der Platz in den Ortschaften zukommt.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Absicht, die fünf Vorhaben Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof), Rheintunnel Basel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen, können wir nachvollziehen.

Das STEP Nationalstrassen umfasst Erweiterungsprojekte, die notwendig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Eingang ins Programm finden jene Projekte, die nötig und aus Sicht der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) sinnvoll sind. Aus dieser Argumentation heraus verstehen wir nicht, dass die BTS nicht in das STEP aufgenommen wurde.

Das Vorhaben BTS hat einen umfassenden Planungsprozess durchlaufen, ist räumlich abgestimmt und weist einen sehr guten Bearbeitungsstand auf. Es ist nicht nur ein Generelles Projekt vorhanden, sondern rund 80 Fachdossiers, die sich mit allen Herausforderungen rund um einen Strassenbau in der heutigen Zeit beschäftigen. Die BTS-Planung war mehr als nur die Planung einer Strasse. Die Stimmberechtigten des Kantons Thurgau haben 2012 deutlich Ja zum Netzbeschluss BTS gesagt – dieser Volksentscheid ist bereits gefällt, man kann weiterplanen. Grundlage dieser Planung war eine ausführliche und detaillierte Studie, parzellenscharf. Nach der Abstimmung wurden die Bedürfnisse der Regionen, Gemeinden, Verbände und Grundeigentümer abgeholt und bestmöglich berücksichtigt. Es fanden unzählige Workshops, Informationsabende und Gespräche statt. Diese Planung unter ständigem Einbezug der Bevölkerung und der Gemeinden war vorbildlich und auf diesem Planungsstand ist jetzt aufzubauen.

Die Verträglichkeit mit der Umwelt wurde bereits während der umfassenden, ganzheitlichen Erarbeitung des Projektes ständig optimiert. Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Ortsbildschutz, Waldschutz, Landwirtschaft, Rückbau, Landerwerb, Umgang mit FFF und Raumplanung wurden in Fachdossiers abgehandelt. Ein umfangreicher Umweltverträglichkeitsbericht wurde erarbeitet und belegt, dass die Vorgaben für die Umweltverträglichkeit erfüllt sind.

Trotz der angeblich hohen Kosten wiegt der monetäre Nutzen den finanziellen Aufwand auf und die Wirkung der BTS ist gegeben. In den kommunizierten Kosten sind Reserven enthalten sowie Drittkosten von über 100 Mio. Franken. Ausserdem sind umfassende flankierende Massnahmen sowie Güterzusammenlegungen, resultierend aus dem Projekt, enthalten. Durch die dem Projektstand – Generelles Projekt – entsprechende Kostengenauigkeit von +/- 20% ergeben sich weniger Risiken hinsichtlich einer unerwarteten Kostensteigerung.

Antrag 2. Die Stadt Romanshorn beantragt, die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) in den STEP, Realisierungshorizont 2040, aufzunehmen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Für die Stadt Romanshorn, die Region Oberthurgau und den ganzen Kanton Thurgau ist die Bodensee-Thurtalstrasse von entscheidender Bedeutung. Geschätzte Damen und Herren, es geht wirklich um viel – nicht nur für uns, sondern auch für die ganze Schweiz. Wir gehen davon aus, dass der Bundesrat bei seinen Entscheidungen nicht nur die grossen Zentren, sondern alle Regionen der Schweiz berücksichtigt. Davon profitiert schliesslich das ganze Land.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

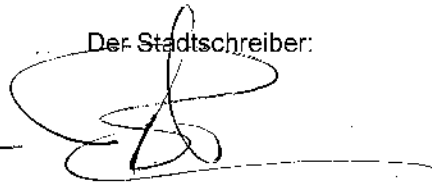
Namens des Stadtrates

Der Stadtpräsident:



Roger Martin

Der Stadtschreiber:



Fabio Bottega

Kopie an:

- Ressortchef Ortsplanung und Baurecht, Philipp Gemperle
- Ressortchef Verkehr und Integration, Dominik Reis
- Abteilungsleiter Bau und Verkehr, Andreas Schuster



Stadtrat Bahnhofstrasse 17 Postfach 8610 Uster

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Pascal Sidler Stadtrat Bahnhofstrasse 17 Postfach 8610 Uster
Telefon 044 944 73 01 Telefax 044 944 73 45 pascal.sidler@uster.ch

4. April 2022/88026 Stadt Uster/PS/iz

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für Ihr Schreiben vom 26. Januar bezüglich Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens und die Möglichkeit, zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz Stellung zu nehmen.

Nach Rücksprache mit unserer Abteilung Bau teilen wir Ihnen mit, dass die Stadt Uster auf eine Vernehmlassung verzichten wird.

Freundliche Grüsse
Stadtrat Uster

Pascal Sidler
Stadtschreiber



UVEK
Eidg. Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Weinfelden, 27. April 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 Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Stadt Weinfelden liegt im geografischen Zentrum des Kantons Thurgau. Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) soll nicht nur unser Siedlungsgebiet und das lokale Strassennetz entlasten, sondern auch verschiedene Regionen und Agglomerationen unseres Kanton und angrenzender Gebiete verbinden. Gemäss Bundesrat sollen nur drei Erweiterungsvorschläge der Kantone auf NEB-Strecken in das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen aufgenommen und weiterbearbeitet werden. Die **Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)** ist nicht dabei.

Wir beantragen: **Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 in den Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen im Rahmen des aktualisierten Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen (STEP) aufzunehmen.**

Wie gewünscht, gliedern wir unsere detaillierte Stellungnahme wie folgt:

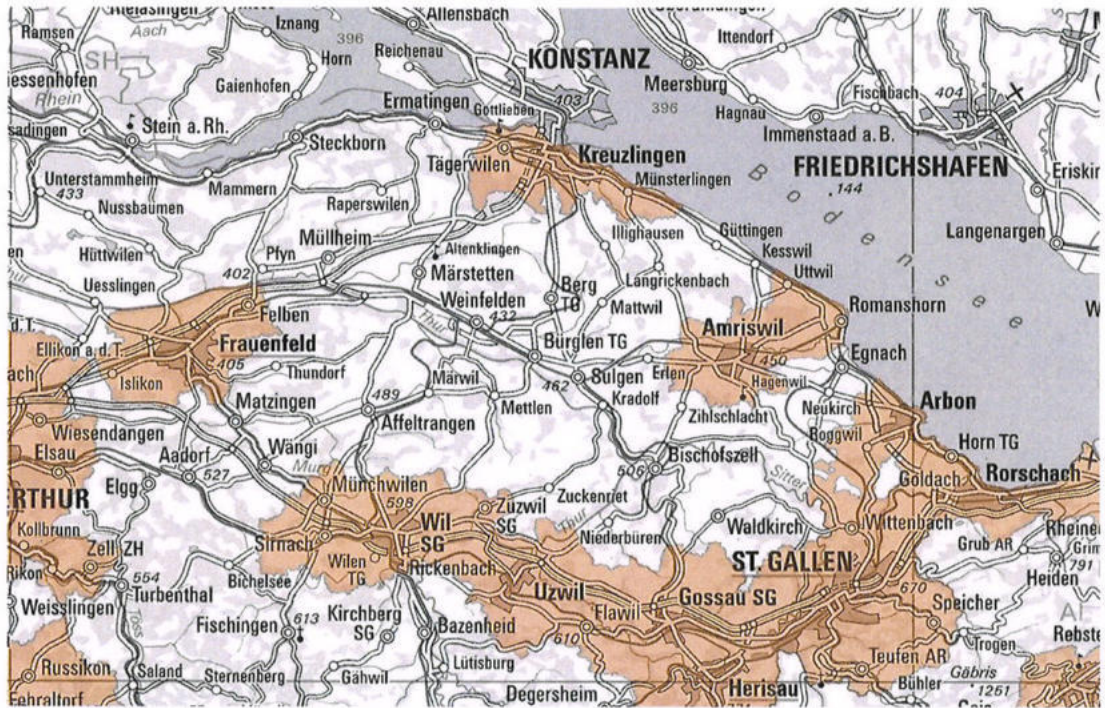
Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Unbestritten nachvollziehbar ist, dass der Bundesrat gezielte Kapazitätserweiterungen auf dem Nationalstrassennetz vornehmen möchte und dabei die Vorhaben in den grosstädtischen Räumen priorisiert. Doch bei einem teilweisen oder vollständigen Verzicht auf die Realisierung der Erweiterungsprojekte bleiben die funktionalen Probleme der Nationalstrassen bestehen, wie der Bundesrat in seinem Bericht selbst auch feststellt. Die Engpässe werden sich - mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf das nachgelagerte Strassennetz und die Standortgunst - zeitlich und räumlich weiter ausdehnen. Die Verlässlichkeit des gesamten Strassenverkehrssystems wird weiter sinken und Lebensqualität und die Verkehrssicherheit nachhaltig beeinträchtigt. Dies gilt nicht nur für den urbanen, sondern im Besonderen auch für den ländlichen Raum. Es ist aus unserer Sicht deshalb zwingend, einem planerisch weit fortgeschrittenen und politisch anerkannten Projekt wie der BTS eine höhere Priorität einzuräumen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Dem Aspekt der Randregionen wird in der Vorlage zu wenig Beachtung geschenkt. Das Schweizer Verkehrssystem kann nur leistungsfähig bleiben, wenn es die einzelnen Agglomerationen klug miteinander verbindet. Die Region Mittelthurgau wird raumplanerisch nicht als Agglomerationsraum definiert. Aber sie verbindet die Agglomerationen Konstanz-Kreuzlingen, Winterthur und Umgebung, Wil und St. Gallen-Bodensee. Dieser Brückenfunktion muss Rechnung getragen werden. Die Koordination zwischen den Räumen ist immens wichtig.



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?

Der beantragte Zahlungsrahmen fällt gegenüber den aktuellen Projekten 3.4 % höher aus, wobei – gemäss Botschaft – 1.8 % auf die Teuerung zurückzuführen seien. Aufgrund der aktuellen weltpolitischen Entwicklung dürfte der Teuerungsanteil noch höher ausfallen. Er ist entsprechend anzupassen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) ist aus guten Gründen als Erweiterungsprojekt der Nationalstrasse N23 aufzunehmen. Es ist von nationaler Bedeutung, dass das Nationalstrassennetz bis an den Bodensee gut ausgebaut ist. Das Vorhaben wird dem Thurgau gerecht, der in den letzten Jahren überproportional gewachsen ist. Es ist für die Thurgauerinnen und Thurgauer nicht nachvollziehbar, weshalb der Bundesrat ein Strassenprojekt bremst, das nicht nur einen nationalen, sondern auch einen regionalen Nutzen hat und die im erläuternden Bericht erwähnten Verträglichkeitsprobleme löst. Die Gemeinden im Mittelthurgau, namentlich Weinfelden, Bürglen, Sulgen und Erlen würden vom Verkehr entlastet. Lokale Umfahrungen ergeben auf dieser Achse keinen Sinn. Es braucht eine gesamtstaatliche Lösung wie die BTS.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die BTS wurde über Jahre umfangreich geplant und optimiert. Es schadet nicht, wenn der Bund den gesamten Korridor selbst einer umfassenden Prüfung unterziehen möchte, auch wenn der Thurgau das Vorhaben bereits aus der Optik des Gesamtverkehrs umfassend und sorgfältig erarbeitet hat. Diese Prüfung jedoch soll aufgrund der fundierten Vorleistungen des Kantons Thurgau zeitnah und in Zusammenarbeit erfolgen. Daher ist die BTS mit diesem Beschluss in das Strategische Entwicklungsprogramm aufzunehmen.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Weinfelden ist regionaler Wirtschaftsschwerpunkt im Mittelthurgau. Diese Region verbindet Wirtschaftsräume und Agglomerationen. Die BTS ist das Ergebnis einer koordinierten Verkehrspolitik. Sie schlägt zwei Fliegen auf einen Streich. Sie verbindet und entlastet. Unser peripher gelegener Wirtschaftsraum würde mit der BTS besser an das übergeordnete Netz angeschlossen.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns ebenso wie für Ihre wertvolle Arbeit.

Freundliche Grüsse

STADTRAT WEINFELDEN
Stadtpräsident



Max Vögeli

Stadtschreiber



Reto Marty

Präsidiales + Entwicklung
Kontakt Martina Buri
Direktwahl 044 931 32 71
martina.buri@wetzikon.ch
Referenz 2020-403

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

9. Mai 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Gerne überlassen wir Ihnen im Namen des Wetziker Stadtrats unsere Antworten und Ausführungen zu den Fragen aus dem Vernehmlassungsverfahren:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Antwort: Ja.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Antwort: Ja. Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden, ansonsten durch unsere Stadt nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

Antwort: Ja

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Antwort: Ja. Wir begrüssen insbesondere die Aufnahme des Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Antwort: Die Schliessung der Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die rasche Umsetzung des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Seit dem Bestehen dieser Lücke (1989) hat der Verkehr auf der Achse Uster-Wetzikon-Hinwil um 50 % zugenommen auf zurzeit einen DTV von 30'000 Fahrzeuge pro Tag. Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unserer Stadt leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV. Die aktuellen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Der Stadtrat von Wetzikon ist darüber sehr erfreut, genauso aber auch über die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Freundliche Grüsse und besten Dank für das Lösen des Problems

Stadtrat Wetzikon

Ruedi Rüfenacht
Stadtpräsident

Martina Buri
Stadtschreiberin



Stadt Zürich
Tiefbau- und
Entsorgungsdepartement



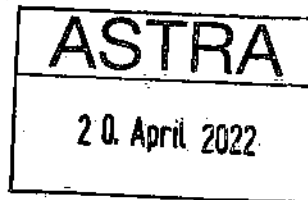
370708

Stadt Zürich
Tiefbau- und Entsorgungsdepartement
Amtshaus V, Werdmühleplatz 3
8001 Zürich

T +41 44 412 23 02
ted-sekretariat@zuerich.ch
www.stadt-zuerich.ch/ted

Vorsteher
Stadtrat Richard Wolf

*Fob
Huf*



EINSCHREIBEN
UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Zürich, 19. April 2022

Stellungnahme betreffend 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

Gerne nehmen wir zuhanden des Bundesamts für Strassen nachfolgend Stellung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.

Der Bundesrat beantragt folgende Anpassung des Beschlusses über das Nationalstrassennetz (S. 60 erläuternder Bericht):

- N1, Zürich-West
Aktuell Zürich (Hardturmssportplatz) – Platzspitz
Vorschlag Zürich (Hardturmssportplatz) - Zürich (Pfungstweidstrasse)
- N3, Zürich-Süd
Aktuell Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon)
Vorschlag: -

Der N3-Abschnitt Platzspitz – Wiedikon (Sihlhölzli) soll also gestrichen werden.

Der N1-Abschnitt Pfungstweidstrasse – Platzspitz soll gestrichen werden, nicht jedoch der Abschnitt Hardturm – Pfungstweidstrasse, also die Pfungstweidstrasse.

Antrag

Die Stadt Zürich beantragt, auch die Pfungstweidstrasse zwischen dem Hardturm und der Hardtbrücke aus dem Nationalstrassennetz zu streichen. Die Anpassung des Netzbeschlusses zur N1 Zürich-West heisst: - (d.h. der betreffende N1-Abschnitt wird ebenfalls ersatzlos gestrichen, analog zur N3, Zürich-Süd)

Begründung

Die Klassierung der Pfungstweidstrasse als Nationalstrasse 3. Klasse mit Fussgängerquerungen, à-Niveau-Knoten und Tramstrecke machte solange Sinn, als die Fortsetzung Richtung



2/2

Platzspitz im Rahmen des Nationalstrassennetzes vorgesehen war. Die Pfingstweidstrasse ist ebenso Teil des Westastes des Ypsilon wie der nun zur Streichung vorgeschlagene innere Teil Pfingstweidstrasse – Platzspitz. Darum ist sie ebenso aus dem Nationalstrassennetz zu streichen.

Die Nord- und Westumfahrung bilden leistungsfähige Bestandteile des Nationalstrassennetzes zur Abwicklung des überregionalen Verkehrs in der Agglomeration Zürich. Ihre Zubringer führen bis zum Sihlhölzli, zum Letten und zum Hardturm. Die Abnahme des Nationalstrassennetzes durch das Stadtstrassensystem erfolgt funktional an diesen Punkten. Die Streichung auch der Pfingstweidstrasse aus dem Nationalstrassennetz stellt die logische Anpassung an diese Gegebenheit dar.

Freundliche Grüsse

Richard Wolff, Stadtrat
Vorsteher des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements

VORSTAND

Zirkulationsbeschluss
vom 28. April 2022

ZPZ-VB 2022.06

A: 4.02

Bundesamt für Strassen ASTRA. Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz – Stellungnahme der ZPZ im Rahmen der Vernehmlassung

- **Stellungnahme zuhanden des Bundesamtes für Strassen ASTRA**

Das Bundesamt für Strassen ASTRA geht mit der Vorlage zum Zahlungsrahmen der Nationalstrassen 2024 – 2027, zum Ausbauschritt der Nationalstrassen 2023, zum Verpflichtungskredit sowie zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz bis am 30. April 2022 in die Vernehmlassung.

Die Geschäftsleitung hat dieses Geschäft an der Sitzung vom 14. April 2022 beraten.

A. Inhalte der Vorlage

Ausgangslage

Die Zuständigkeit des Nationalstrassennetzes liegt beim Bund. Für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Strassen beantragt der Bundesrat jeweils einen vierjährigen Zahlungsrahmen. Für die Kapazitätserweiterungen im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogrammes (STEP Nationalstrassen) beantragt er einen weiteren Verpflichtungskredit. Grundlage dafür bilden die Ausbauschritte. Aufgrund des neuen Netzbeschlusses hat der Bund am 1. Januar 2020 die Verantwortung für rund 400 Kilometer kantonaler Strassen übernommen (NEB-Strecken). Für diese Strecken hatten die Kantone 16 Erweiterungsprojekte (kantonale Vorhaben) erarbeitet und dem Bund übergeben. Welche dieser Vorhaben prioritär verwirklicht werden sollen, legt der Bundesrat mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) fest. Dazu zeigt der Bund parallel auch auf, wie er mit den anderen Vorhaben umgehen will.

STEP: Vorhaben, die der Bund grundsätzlich überprüft

Aus Sicht des Bundes betreffen sieben der von den Kantonen gemeldeten Vorhaben Abschnitte mit Kapazitäts- und Umweltverträglichkeitsproblemen. Sie sind teils veraltet oder es bestehen Zweifel am gewählten Lösungsansatz, an der Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes oder an der Wirtschaftlichkeit. Im Rahmen von weiteren Studien will der Bund prüfen, ob bessere, mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes vereinbare Alternativen bestehen.

Die **Hirzelverbindung** wird von den Kantonen Zürich und Zug vorgeschlagen und soll die Nationalstrassen N3 und N14 verbinden. Damit soll die stark belastete Ortschaft Hirzel vom Durchgangsverkehr entlastet und eine zusätzliche hochwertige Strassenverbindung zwischen der Ost- und Zentralschweiz gebaut werden.

Wie der Vorlage zu entnehmen ist, besteht aus heutiger Sicht kein Bedarf für eine zusätzliche Hochleistungsverbindung zwischen der Ost- und der Zentralschweiz. Zudem bestehen Zweifel an der Kompatibilität des Ansatzes mit den verkehrs- und umweltpolitischen Absichten des Bundes. Der Bundesrat verzichtet deshalb auf die Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen. Er anerkennt aber, dass auf der Ortsdurchfahrt durch Hirzel Verträglichkeits- und Sicherheitsprobleme bestehen, die im Rahmen von separaten Studien anzugehen sind.

B. Stellungnahme

Die ZPZ hat im Jahre 2017 zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) Stellung genommen. Mit der vorliegenden Stellungnahme möchte die ZPZ nochmals auf den in der Stellungnahme zum Sachplan Verkehr vorgebrachten Antrag und die Bedeutung der Hirzelverbindung hinweisen, weil sich die Verkehrssituation im Gebiet Hirzel seither weiter verschärft hat.

«Die Verbindung über den Hirzel hat nicht nur eine lokale, sondern eine überregionale Bedeutung. Sie ist eine wichtige Verbindung zwischen dem Wirtschaftsraum Zug und der Ostschweiz. Im Faktenblatt «Zukunftsgerichtetes Nationalstrassennetz» ist die Verbindung Baar – Hirzel – Wädenswil in der Liste der Kantonsstrassen, die neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden, enthalten. In Anbetracht der hohen Verkehrsbelastung ist aus Rücksicht auf Landschaft, Siedlung, Natur und Topographie in der Region Zimmerberg die Umsetzung des Hirzeltunnels gemäss kantonalem Richtplan anzustreben und in den SIN aufzunehmen».

Die ZPZ hat deshalb beantragt, den Hirzeltunnel als Nationalstrasse gemäss Kantonalem Richtplan Zürich im Sinne einer Abklassierung der Zuger- und Rückbau der Sihltalstrasse in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) aufzunehmen.

Antrag 1: Die ZPZ beantragt, den Hirzeltunnel aufgrund der überregionalen Bedeutung und in Anbetracht der hohen Verkehrsbelastung und aus Rücksicht auf Landschaft, Siedlung und Natur ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen.

Der Vorstand

beschliesst:

1. Die ZPZ beantragt, den oben genannten Antrag 1 bei der Überarbeitung der Vorlage zu berücksichtigen.
2. Mitteilung durch Protokollauszug an:
 - a) Bundesamt für Strassen (ASTRA), 3003 Bern
 - b) Verbandsgemeinden
 - c) Komitee für den Hirzeltunnel (per E-Mail an E. Buchmann)
 - d) Sekretariat ZPZ; A

Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg ZPZ

Präsident:



Martin Arnold

Sekretär:



Marcel Trachsler



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Generell begrüsst der ACS die Vorlage, weil durch sie die notwendigen Mittel für die Instandhaltung und den Betrieb des Nationalstrassennetzes sowie für fünf Strassenprojekte zur Erweiterung der Kapazitäten vorgesehen sind. Wir haben jedoch Bedenken bezüglich der langfristig bedarfsgerechten Planung des Nationalstrassennetzes sowie der Effizienz bei der Umsetzung der Strassenprojekte.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Der ACS stellt fest, dass das Nationalstrassennetz im Vergleich zur letzten Botschaft, ohne Begründung seiner langfristigen Weiterentwicklung beraubt wird. Das vorgeschlagene Zukunftsbild der letzten Botschaft sah vor, das Nationalstrassennetz zwischen den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2×3 Spuren auszubauen. In der Botschaft zur aktuellen Vorlage wird auf «Massnahmen zur effizienten Nutzung des Bestehenden» verwiesen. Aus unserer Sicht kann damit eine bedarfsgerechte Anpassung des Nationalstrassennetzes auf Basis des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nicht sichergestellt werden. Die vom Bundesrat aufgelisteten Massnahmen mögen zu einer besseren Nutzung des bestehenden Netzes beitragen, sie lassen jedoch dessen zukünftig noch rascher zunehmende Überlastung aufgrund des Bevölkerungswachstums ausser Acht.

Der ACS fordert deshalb, dass eine langfristige, bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes bestehen bleibt, da dieses auch zukünftig die Basis für eine florierende Wirtschaft, unseren Wohlstand und unsere Mobilität sein wird.

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?

Ja. Gemäss dem erläuternden Bericht scheint es uns nachvollziehbar.

Trotzdem sollten allfällige Versorgungsunsicherheiten und Kosteneffekte der aktuellen unterschiedlichen Krisen antizipiert werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen Strassenbauprojekte, jedoch handelt es sich aus unserer Sicht um ein Minimum, um die Aufrechterhaltung einer funktionierenden Strasseninfrastruktur sicherzustellen.

Angesichts des starken Bevölkerungswachstums und des damit wachsenden Verkehrsaufkommens, ist es aus Sicht des ACS notwendig, die Planung und die Realisierung der Strassenprojekte deutlich schneller umzusetzen. Nur so können auch zukünftig eine funktionierende Wirtschaft und unser Wohlstand sichergestellt werden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Bei näherer Betrachtung kann der ACS die Priorisierung der Projekte bezüglich des Realisierungshorizonts (2030 resp. 2040) nicht ganz nachvollziehen. So wird beispielsweise das Projekt «Zürcher Oberlandautobahn» als zeitlich weniger dringend angesehen und dem Realisierungshorizont 2040 zugewiesen. Diese Lückenschliessung muss aus unserer Sicht mit höherer Priorität behandelt werden. Dabei dürfen aber andere, für den Realisierungshorizont 2030 vorgesehene Projekte, nicht zurückgestellt werden.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Diese haben wir in unserem Begleitschreiben aufgeführt.

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.



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

Elektronische Eingabe: wirtschaft@bafu.admin.ch

Bern, 29. April 2022 / FP

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

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz» und die Möglichkeit einer Stellungnahme.

Als Mitglied von strasseschweiz unterstützt der ACS deren Stellungnahme zu dieser Vorlage. Die folgenden Punkte sind im Interesse unserer Mitglieder von besonderer Bedeutung, weshalb wir diese hier kurz hervorheben möchten:

Generelle Feststellung:

Innerhalb des Gesamtverkehrssystems kommt dem Nationalstrassennetz eine sehr hohe Bedeutung zu. Die Vorlage ermöglicht die Verfügbarkeit und die Funktionsfähigkeit dieser essenziellen Infrastruktur aufrechtzuerhalten. Dies ist für unsere Wirtschaft, unseren Wohlstand und unsere individuelle Mobilität von eminenter Wichtigkeit. Deshalb begrüsst der ACS die Vorlage grundsätzlich.



Detailliertere Betrachtung:

Bedarfsgerechte Anpassung des Nationalstrassennetzes

Der ACS stellt fest, dass das Nationalstrassennetz im Vergleich zur letzten Botschaft, ohne Begründung, seiner langfristigen Weiterentwicklung beraubt wird. Das vorgeschlagene Zukunftsbild der letzten Botschaft sah vor, das Nationalstrassennetz zwischen den grosstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2x3 Spuren auszubauen. In der Botschaft zur aktuellen Vorlage wird auf «Massnahmen zur effizienten Nutzung des Bestehenden» verwiesen. Aus unserer Sicht kann damit eine bedarfsgerechte Anpassung des Nationalstrassennetzes auf Basis des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nicht sichergestellt werden. Die vom Bundesrat aufgelisteten Massnahmen mögen zu einer besseren Nutzung des bestehenden Netzes beitragen, sie lassen jedoch dessen zukünftig noch rascher zunehmende Überlastung aufgrund des Bevölkerungswachstums ganz ausser Acht.

Der ACS fordert deshalb, dass eine langfristige, bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes bestehen bleibt, da dieses auch zukünftig die Basis für eine florierende Wirtschaft, unseren Wohlstand und unsere Mobilität sein wird.

Zuordnung der Projekte im STEP bezüglich Realisierungshorizont

Bei näherer Betrachtung kann der ACS die Priorisierung der Projekte bezüglich des Realisierungshorizonts (2030 resp. 2040) nicht ganz nachvollziehen. So wird das Projekt «Zürcher Oberlandautobahn», welches die Lückenschliessung in der N15 zwischen Uster und Betzholz beinhaltet als zeitlich weniger dringend angesehen und dem Realisierungshorizont 2040 zugewiesen. Diese Lückenschliessung ist aus Sicht des ACS mit hoher Priorität zu behandeln, da sie eine grosse, längst überfällige Entlastung der betroffenen Ortschaften sicherstellt. Die im STEP vorgesehenen Projekte im Realisierungshorizont 2030 dürfen dadurch aber nicht tangiert werden.

Effizienzsteigerungen bei der Projektierung von Strassenprojekten

In der bundesrätlichen Botschaft wird festgehalten, dass es in der Umsetzung der vom Parlament verbindlich beschlossenen Strassenprojekte leider zu Verzögerungen kommt. Der ACS stellt sich hier die Frage, ob die Projektierung bezüglich der Ämterkonsultation innerhalb der Bundesverwaltung nicht gestrafft werden kann. Es scheint uns, dass gewisse verwaltungsinterne Prozesse redundant sind. Die termingerechte Umsetzung der Strassenprojekte muss zwingend sichergestellt werden.

Abschliessende Bemerkungen:

Generell begrüsst der ACS die Vorlage, weil durch sie die notwendigen Mittel für die Instandhaltung und den Betrieb des Nationalstrassennetzes sowie für fünf Strassenprojekte zur Erweiterung der Kapazitäten vorgesehen sind. Wir haben jedoch Bedenken bezüglich der langfristig bedarfsgerechten Planung des Nationalstrassennetzes sowie der Effizienz bei der Umsetzung der Strassenprojekte.

Aufgrund des zunehmenden Bevölkerungswachstums und des dadurch wachsenden Mobilitätsbedarfs, ist eine langfristig angelegte Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes, welche gleichzeitig den Infrastrukturbedürfnissen aller Regionen Rechnung trägt, unumgänglich.



Den ausgefüllten Fragebogen senden wir Ihnen in einem separaten Dokument.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Produit
Generalsekretär

Der ACS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von rund 95 000 Schweizer Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.



GS / UVEK
• 2. MAI 2022
Nr.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 BERN

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum genannten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Der Automobilclub der Schweiz, Sektion St.Gallen-Appenzell, ist ein 1904 gegründeter, im Handelsregister eingetragener Verein und bildet eine Sektion des Automobilclubs der Schweiz, ACS. Der Verein bezweckt die Wahrung und den Schutz der Rechte und Interessen seiner Mitglieder im Strassenverkehr sowie den Zusammenschluss von Automobilisten zur Wahrung u.a. ihrer verkehrspolitischen Interessen.

3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschnitt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St. Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat denn auch bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und



Automobil Club der Schweiz

mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschnitt 2023 aufnimmt.

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglich an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus – mit entsprechend negativen Folgen auf die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region aus. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenbergtunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Der ACS St.Gallen-Appenzell wird sich auch in Zukunft mit grossem Engagement dafür einsetzen, dass die Planungs- und Umsetzungsarbeiten auch auf kantonalen und städtischer Ebene mit Hochdruck weitergehen.

Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt.

Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland

Im Rahmen der nächsten Schritte des STEP sind nach unserer Auffassung auch die beiden für die Ostschweiz ebenfalls wichtigen Projekte der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland aufzunehmen.

Die BTS entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr und eröffnet Potenziale zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Die Bevölkerung des Kanton Thurgau hat über diese Projekte ebenfalls abgestimmt und zu ihnen deutlich Ja gesagt.

Automobil Club der Schweiz

Sektion St.Gallen-Appenzell

Sonnenstrasse 6 | Spelteriniplatz | CH-9004 St.Gallen

Tel +41 71 244 63 24 | acs@acsreisen.ch



Automobil Club der Schweiz

Auch der Zubringer Appenzellerland muss mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Er kann die vorhandenen Verkehrsprobleme in Gosau, lösen, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet gleichzeitig Herisau von einem heute starken Durchgangsverkehr entlasten.

Für die Kernregion Ostschweiz sind die beiden Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland ebenfalls von grosser Relevanz.

ZUSAMMENFASSUNG

Der ACS St.Gallen-Appenzell begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschnitt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt.

Die weiteren Ostschweizer Projekte der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland sollen darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz, Sektion St.Gallen-Appenzell

Thomas Stadelmann
Mitglied des Vorstandes

Oskar Gabler
Geschäftsführer



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

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Zürich, 1. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA, einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen (zusätzliche Spuren, weitere Tunnels) erstellt werden, muss die **Schliessung vorhandener Lücken** im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Der Lückenschluss ist längst fällig. Das heutige Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Lage längs der 6 Kilometer mitten durch die Zürcher Oberländer Siedlungsgebiete ist schon lange untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir sind nicht gegen die enthaltenen Projekte. Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört jedoch ebenfalls hinein**. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder – alternativ – schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine **rasche Erstellung**.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen in aller Kürze, wie folgt:

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Wir im Zürcher Oberland wurden immer nur getröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. **Täglich (DTV) 30'000** Fahrzeuge passieren auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der **ÖV** trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der **S-Bahn-Knoten Wetzikon** mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passagieren ist in seiner Funktionsfähigkeit **erheblich behindert**.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert. **Es ist höchste Zeit**.

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz. Seit 1989 warten wir darauf.

ACS Sektion Zürich

Automobil Club der Schweiz

Forchstrasse 95

8032 Zürich

Dr. RuthENZLER



Präsidentin

Lorenz KNECHT



Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Jona, 29. April 2022

**VERNEHMLASSUNGSANTWORT ZUM ZAHLUNGSRAHMEN NATIONALSTRASSEN 2024-2027,
ZUM AUSBAUSCHRITT 2023 FÜR DIE NATIONALSTRASSEN, ZUM VERPFLICHTUNGSKREDIT
UND ZUR ANPASSUNG DES BUNDESBESCHLUSSES ÜBER DAS NATIONALSTRASSENNETZ**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum erwähnten Geschäft nehmen wir gerne wie folgt Stellung.

Im Wesentlichen folgen wir den Voten der IHK St.Gallen-Appenzell (vgl. Beilage) wollen im Einzelnen aber den Focus auf den Doppelspurausbau A15 in Rapperswil legen, welcher für die Mitglieder unseres Verbands von besondere Bedeutung ist.

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttiseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlichen täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Die Arbeitgeber der Region See und Gaster stehen geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden. Wir danken für Ihre Kenntnisnahme

Mit freundlichen Grüssen



Philipp von Schulthess
Präsident

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St.Gallen, 14. April 2022

**Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbaus
schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des
Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

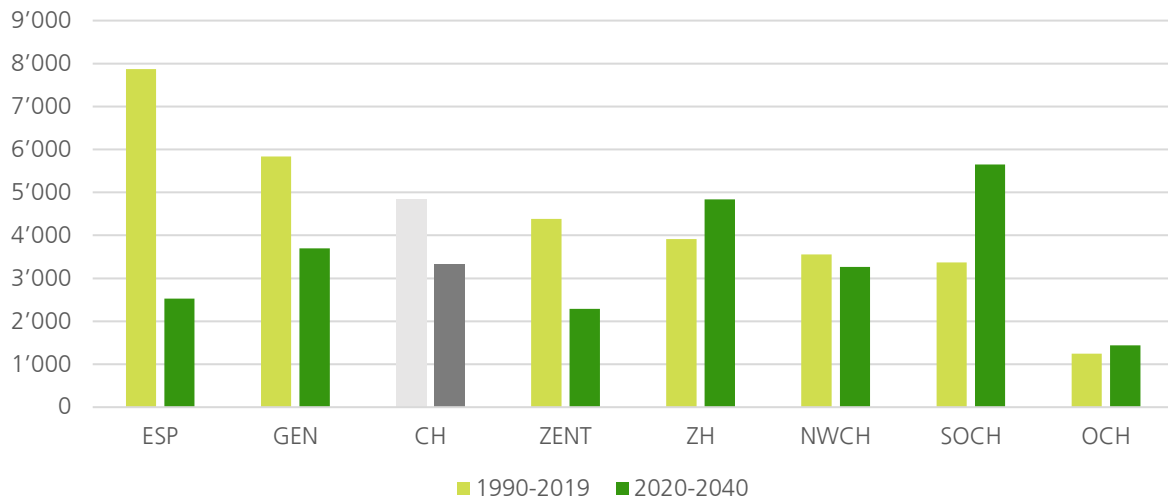
Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten
Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass **alle Landesteile** und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte **attraktiv bleiben** und an der **wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können**.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshorizont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen erwähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wurden zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilungen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirtschaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen, beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenverkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das Schlusslicht.

Ausgaben Entwicklung Nationalstrassennetz nach Regionen, pro Kopf



- ESP Espace Mittelland (Bern, Freiburg, Solothurn, Neuenburg, Jura)
- GEN Genferseeregion (Waadt, Wallis, Genf)
- ZH Zürich (Zürich, Schaffhausen)
- NWCH Nordwestschweiz (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau)
- ZENT Zentralschweiz (Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden Zug)
- SOCH Südostschweiz (Graubünden, Glarus, Tessin)
- OCH Kernregion Ostschweiz (Thurgau, St.Gallen, Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh.)

Quellen: Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Strassen ASTRA, IHK-Research

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenberg tunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschnitt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg tunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fliessen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fliessen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fliessen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz¹: 6 Prozent der Ausgaben. Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA. (26. Januar 2022). STEP Nationalstrassen [Faktenblatt 4: Projekte, Zuteilung und Kosten](#).

Bodensee-Thurtal-Strasse

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr mit den damit verbundenen Potenzialen zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Berücksichtigt man zusätzlich die Oberlandstrasse im verkehrlichen Gesamtprojekt BTS/OLS, wäre die Entlastungswirkung gar noch deutlich grösser.

Der Kanton Thurgau gehörte in den vergangenen Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen. Die heutige Strasseninfrastruktur wird dem steigenden Bedürfnis nicht gerecht. Der durchschnittliche Tagesverkehr in Amriswil (23'000) und in Weinfelden (20'100) legen die Notwendigkeit der BTS offen. Die aktuelle Strassenführung der N23 ist verkehrstechnisch suboptimal und beinhaltet 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 Kilometer Velo-Alltagsrouten und 16 Schulstandorte. Zudem ist die Planung der BTS weit fortgeschritten. Der Kanton Thurgau hat dem Bund Ende 2019 ein fertiges Generelles Projekt überreicht.

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttiseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeugen aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Der Wirtschaftsstandort Ostschweiz ist in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandorts Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden. Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

**Industrie- und Handelskammer
St.Gallen-Appenzell**



Markus Bänziger
Direktor



APM – Associazione per un Piano di Magadino
a misura d'uomo
c/o Daniele Polli
Via Locarno 118
6516 Cugnasco
e-mail: apmagadino@gmail.com

Cugnasco, 29 aprile 2022

Spettabile
USTRA – Ufficio Federale delle Strade
Per-mail a: netzplanung@astra.admin.ch

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori,

Siamo una Associazione regionale, attiva dal 1986, il cui scopo è la *“salvaguardia del Piano di Magadino mediante un uso del territorio rispettoso dell'ambiente e dell'uomo”* (art. 3 degli statuti).

Seppur non direttamente da voi coinvolta nella consultazione, riteniamo importante farvi conoscere la nostra presa di posizione sul progetto **N13 Collegamento autostradale Bellinzona – Locarno**, in particolare per quanto riguarda il Piano di Magadino, zona su cui operiamo. Di seguito vi esponiamo e vi sottolineando alcuni aspetti da noi ritenuti importanti.

In generale

Non condividiamo l'ulteriore ampliamento della rete autostradale Svizzera, siamo convinti che occorra andare nella direzione opposta e scoraggiare l'uso del veicolo privato invece di favorirlo con più strade. L'urgenza climatica, (Obiettivo climatico 2050) nonché l'impasse energetica deve condurre gioco - forza ad un riorientamento dei comportamenti individuali.

Il potenziamento di TP (in particolare le linee Intercity, nonché collegamenti urbani realizzati e previsti mediante i programmi di agglomerato), nonché il radicale mutamento della riorganizzazione del lavoro (Home Office) ha indotto e indurrà (Il fenomeno è irreversibile) ad una minor domanda di spostamento individuale quotidiano. A ciò s'aggiungono due fattori radicali: la diminuzione demografica che, diverrà marcata partire degli anni 2050.

L'innovazione tecnologica (già in fase di sperimentazione avanzata di veicoli “intelligenti” capaci di gestire in modo autonomo le funzioni di guida, di comunicare reciprocamente, sia nella gestione del traffico tra cui, la gestione ottimale delle carreggiate.

Richiamiamo pertanto il rispetto e l'applicazione dei principi di azione sulla mobilità del DATEC che assegnano priorità e promuovono il trasporto collettivo, nonché l'utilizzazione dei residui di capacità delle infrastrutture esistenti, prima di realizzare ulteriori nuove infrastrutture o potenziamento delle stesse.

In tal senso salutiamo positivamente la scelta della Confederazione di rinunciare alla costruzione del tratto autostradale Bienne- Neuchâtel della N5 i cui benefici in termini di traffico sono deducibili dal grafico TGM pag 71/72 del Rapporto esplicativo.

Piano di Magadino

Nello specifico della zona del Piano di Magadino e Locarnese: Il progetto pilota PTLV concluso nel 1995, finanziato parzialmente dalla Confederazione, raccomandava un'attenzione particolare alla necessità di applicare misure correttive /accompagnatorie (Synergo: Piano regionale dei trasporti Locarnese e Vallemaggia, pag 35). In particolare: canalizzazione del traffico, riduzione degli stimoli a utilizzare l'auto, pianificazione che permetta di risparmiare la maggior superficie possibile del Piano di Magadino, con l'inserimento di una pianificazione integrata del Piano.

Purtroppo dobbiamo constatare che nemmeno avviata l'entrata in funzione della circonvallazione, v'è stata una rapida proliferazione di centri commerciali lungo gli assi est-ovest lungo la sponda destra (Tenero - Gudo Bellinzona) e la sponda sinistra (Rotonda aeroporto - Cadenazzo - Camorino A2/Bellinzona). La presenza di vari centri commerciali renderà difficile la canalizzazione del traffico lungo la prevista nuova tratta A2-A13. Il rischio reale- come avvenuto nell'agglomerato di Locarno dove non sono state applicate tutte le misure di gestione del traffico è di aumentare l'offerta globale di TIM (tramite l'autostrada e la rete esistente) senza reali benefici.

Oltre ai citati centri commerciali si sono insediati negli ultimi anni vari centri logistici sulla sponda sinistra. L'ultimo il più gigantesco è ancora in fase di realizzazione sul territorio di Cadenazzo.

Il transito lungo il tunnel Mappo-Moretina (concepito e progettato quale strada urbana di circonvallazione interna e non autostrada) è già al limite di saturazione.

La realizzazione del tratto autostradale A2-A13 avvicina la rete autostradale CH al raccordo autostradale della A26/E62 di Verbania- Milano/Genova, aumentando l'attrattività quale bypass della A2 con il grande rischio di incrementare il traffico di transito ovest-est, caricando ulteriormente la rete stradale.

In conclusione

Il collegamento A2-A13 è stato concepito a partire da premesse e vincoli che non corrispondono alle esigenze e necessità impellenti del futuro. Riteniamo invece più consona una rivalutazione (aperta a soluzioni anche radicali come quella presa per Bienne) che consideri e integri da un lato i vincoli ambientali, energetici e paesaggistici e dall'altro le mutate esigenze di mobilità individuale alla luce dei cambiamenti strutturali dell'organizzazione del lavoro, delle innovazioni tecnologiche per gestire e utilizzare la rete esistente.

Auspucando che le nostre osservazioni siano prese in considerazione, porgiamo distinti saluti.

Per l'Associazione per un Piano di Magadino a misura d'uomo,



il segretario, Daniele Polli

Klaus Brammertz

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Au, 20.04.2022

**Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbaus
schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des
Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

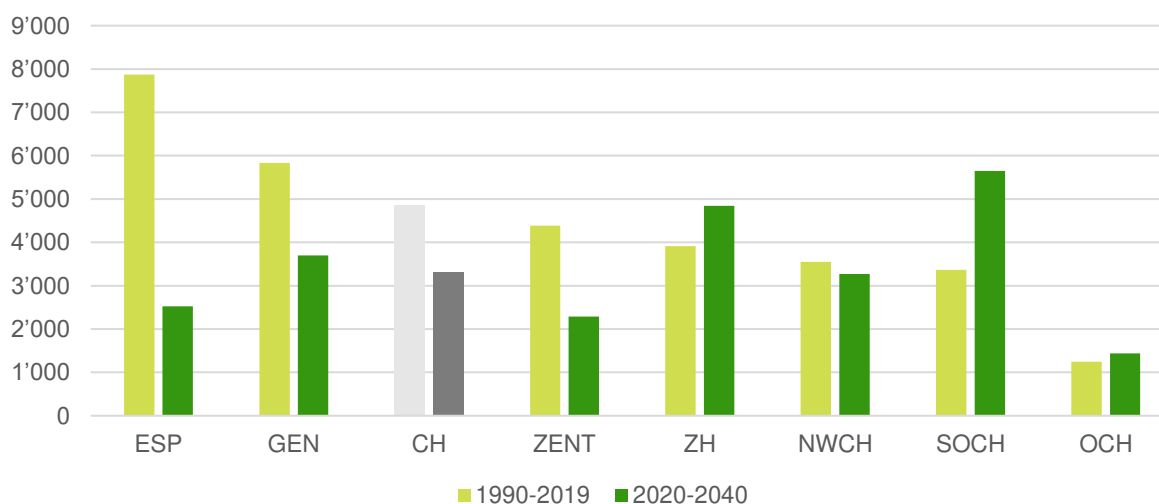
Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubri-
zierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu
können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von
nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass **alle Landesteile** und Kantone als Wohn-
und Wirtschaftsstandorte **attraktiv bleiben** und an der **wirtschaftlichen Entwicklung des Lan-
des teilhaben können**.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshor-
izont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein
unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vor-
haben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen er-
wähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wur-
den zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung
aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilun-
gen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des
Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirt-
schaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen,
beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenver-
kehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwi-
schen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden
in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das
Schlusslicht.

Ausgaben Entwicklung Nationalstrassennetz nach Regionen, pro Kopf



ESP	Espace Mittelland (Bern, Freiburg, Solothurn, Neuenburg, Jura)
GEN	Genferseeregion (Waadt, Wallis, Genf)
ZH	Zürich (Zürich, Schaffhausen)
NWCH	Nordwestschweiz (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau)
ZENT	Zentralschweiz (Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden Zug)
SOCH	Südostschweiz (Graubünden, Glarus, Tessin)
OCH	Kernregion Ostschweiz (Thurgau, St.Gallen, Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh.)

Quellen: Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Strassen ASTRA, IHK-Research

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenberg tunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg tunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fliessen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fliessen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fliessen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz¹: 6 Prozent der Ausgaben. Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA. (26. Januar 2022). STEP Nationalstrassen [Faktenblatt 4: Projekte, Zuteilung und Kosten](#).

Bodensee-Thurtal-Strasse

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr mit den damit verbundenen Potenzialen zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Berücksichtigt man zusätzlich die Oberlandstrasse im verkehrlichen Gesamtprojekt BTS/OLS, wäre die Entlastungswirkung gar noch deutlich grösser.

Der Kanton Thurgau gehörte in den vergangenen Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen. Die heutige Strasseninfrastruktur wird dem steigenden Bedürfnis nicht gerecht. Der durchschnittliche Tagesverkehr in Amriswil (23'000) und in Weinfelden (20'100) legen die Notwendigkeit der BTS offen. Die aktuelle Strassenführung der N23 ist verkehrstechnisch suboptimal und beinhaltet 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 Kilometer Velo-Alltagsrouten und 16 Schulstandorte. Zudem ist die Planung der BTS weit fortgeschritten. Der Kanton Thurgau hat dem Bund Ende 2019 ein fertiges Generelles Projekt überreicht.

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Der Wirtschaftsstandort Ostschweiz ist in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandorts Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden. Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Klaus Brammertz
AGV Präsident St. Galler Rheintal
Verwaltungsrat Bauwerk Group

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Rorschach, 28. April 2022

**Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbaus
schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des
Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

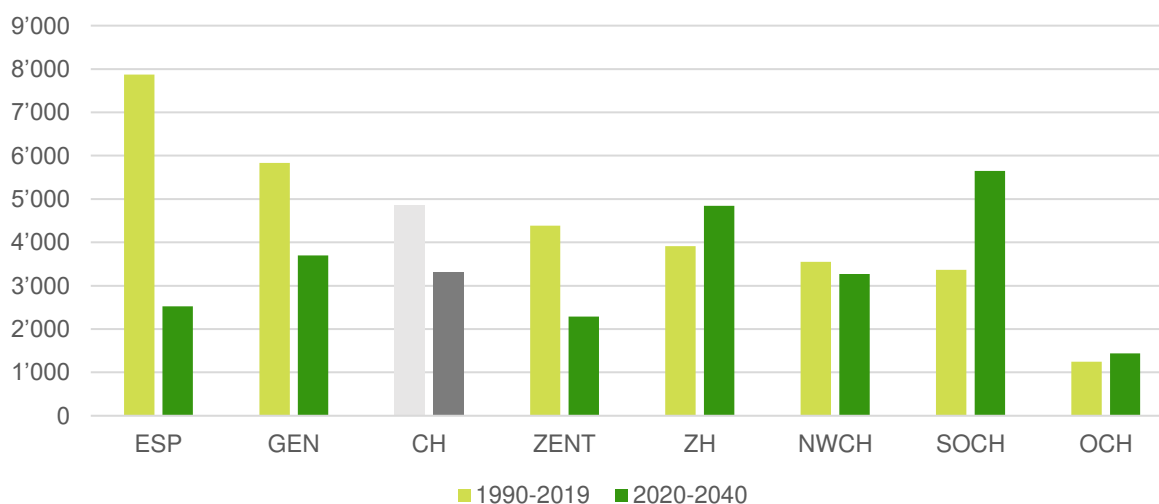
Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubri-
zierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu
können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von
nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass **alle Landesteile** und Kantone als Wohn-
und Wirtschaftsstandorte **attraktiv bleiben** und an der **wirtschaftlichen Entwicklung des Lan-
des teilhaben können**.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshor-
izont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein
unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vor-
haben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen er-
wähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wur-
den zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung
aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilun-
gen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des
Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirt-
schaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen,
beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenver-
kehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwi-
schen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden
in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das
Schlusslicht.

Ausgaben Entwicklung Nationalstrassennetz nach Regionen, pro Kopf



ESP	Espace Mittelland (Bern, Freiburg, Solothurn, Neuenburg, Jura)
GEN	Genferseeregion (Waadt, Wallis, Genf)
ZH	Zürich (Zürich, Schaffhausen)
NWCH	Nordwestschweiz (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau)
ZENT	Zentralschweiz (Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden Zug)
SOCH	Südostschweiz (Graubünden, Glarus, Tessin)
OCH	Kernregion Ostschweiz (Thurgau, St.Gallen, Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh.)

Quellen: Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Strassen ASTRA, IHK-Research

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenberg tunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschnitt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg tunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fliessen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fliessen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fliessen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz¹: 6 Prozent der Ausgaben. Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA. (26. Januar 2022). STEP Nationalstrassen [Faktenblatt 4: Projekte, Zuteilung und Kosten](#).

Bodensee-Thurtal-Strasse

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr mit den damit verbundenen Potenzialen zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Berücksichtigt man zusätzlich die Oberlandstrasse im verkehrlichen Gesamtprojekt BTS/OLS, wäre die Entlastungswirkung gar noch deutlich grösser.

Der Kanton Thurgau gehörte in den vergangenen Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen. Die heutige Strasseninfrastruktur wird dem steigenden Bedürfnis nicht gerecht. Der durchschnittliche Tagesverkehr in Amriswil (23'000) und in Weinfelden (20'100) legen die Notwendigkeit der BTS offen. Die aktuelle Strassenführung der N23 ist verkehrstechnisch suboptimal und beinhaltet 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 Kilometer Velo-Alltagsrouten und 16 Schulstandorte. Zudem ist die Planung der BTS weit fortgeschritten. Der Kanton Thurgau hat dem Bund Ende 2019 ein fertiges Generelles Projekt überreicht.

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Der Wirtschaftsstandort Ostschweiz ist in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandortes Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Die Region Rorschach und Umgebung bildet einen wichtigen Bestandteil der Ostschweizer Wirtschaft. Der geplante Autobahnanschluss Rorschach / Goldach bildet einen zentralen Baustein für die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes und stellt gleichzeitig eine Schlüsselinfrastruktur für eine nachhaltige verkehrliche Entwicklung der Region dar. Dieses Projekt ist nicht explizit aufgeführt auf dem Faktenblatt STEP Nationalstrassen und sollte deshalb der Vollständigkeit halber ergänzt werden. Aufgrund des bereits weit fortgeschrittenen Prozesses und der hohen Zustimmung der betroffenen Gemeinden erwartet der AGV Rorschach und Umgebung, dass dieses Projekt vom ASTRA mit hoher Priorität weiterbearbeitet wird und die entsprechenden Bundesmittel sichergestellt werden, damit eine rasche Umsetzung erfolgen kann.


Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

**Arbeitgeberverband Rorschach
und Umgebung**



Michael Thüler, Präsident



Stephan Mullis, Sekretär



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Uster, 20. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

[Ja, einverstanden.](#)

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

[Ja. Wir sind der Meinung, dass die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz bevorzugt geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden müssen, bevor andernorts Kapazitätserweiterungen \(zusätzliche Spuren, weitere Tunnels\) erstellt werden.](#)

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?

[Ja.](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschlusses in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Der Lückenschluss ist längst fällig. Das heutige Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Lage längs der 6 Kilometer mitten durch die Zürcher Oberländer Siedlungsgebiete ist schon lange untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir sind nicht gegen die enthaltenen Projekte. Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört jedoch ebenfalls hinein**. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder – alternativ – schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine **rasche Erstellung**.

6. Weitere Bemerkungen


Wir begründen in aller Kürze wie folgt:

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Wir im Zürcher Oberland wurden immer nur vertröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. **Täglich** (DTV) passieren **30'000** Fahrzeuge auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der **ÖV** trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der **S-Bahn-Knoten Wetzikon** mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passagieren ins in seiner Funktionsfähigkeit **erheblich behindert**.

Beide heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen in **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert. **Es ist höchste Zeit**.

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz. Seit 1989 warten wir darauf.



Arbeitgeber-Verband Zürcher Oberland

Jürg Neff, Geschäftsführer

Amtsstrasse 1

8610 Uster



Arbeitgebervereinigung
Region Romanshorn

AVR, Aachstrasse 11, 8590 Romanshorn

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
3003 Bern

Romanshorn, 29. April 2022

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

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur oben genannten Vorlage.

Die Arbeitgebervereinigung Region Romanshorn vertritt die Interessen von gut 140 Unternehmen am Standort Romanshorn und Umgebung mit über 5'000 Arbeitsplätzen. Der Werkplatz Romanshorn hat vor allem für die produzierende Industrie eine lange Tradition, wobei sehr viele Produkte weltweit exportiert werden wie etwa Nespresso-Maschinen von Eugster Frismag AG oder schwere Seilbahnseile von Fatzer AG. Der Wirtschaftsstandort Romanshorn konnte immer durch gute Verkehrswege wachsen, so durch die Lage am Bodensee wie auch durch die direkte Bahnlinie Romanshorn-Zürich.

Der Wirtschaftsstandort Romanshorn ist neben einer spezialisierten Kunststoffindustrie und der Herstellung von pflanzlichen Heilmitteln geprägt durch eine diversifizierte und hochwertige Metallindustrie, welche jährlich mehr als 50'000 Tonnen Stahlprodukte als Vormaterial auf der Strasse angeliefert bekommt, verarbeitet und dann in alle Welt ausliefert, wiederum auf der Strasse. Durch das Wachstum werden auch immer mehr Fachkräfte benötigt, welche schwer zu finden sind und schon lange nicht mehr aus der Region alleine rekrutiert werden können und somit von einem grösseren Radius her zum Arbeitsort Romanshorn pendeln, viele per Bahn aber auch viele per Auto.

Wie gewünscht strukturieren wir unsere Stellungnahme nach einer Zusammenfassung gemäss dem Fragenkatalog.

Zusammengefasste Stellungnahme

Die Arbeitgebervereinigung Region Romanshorn beantragt, dass die Bodensee-Thurtal-Strasse N23 so in das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen aufgenommen wird, dass sie einem Realisierungshorizont zugeteilt wird. Dies ist entscheidend für die Planbarkeit von weiteren Investitionen im Raum Ober- und auch Mittelthurgau. Es gilt hier zu berücksichtigen, dass 1/3 aller Arbeitsplätze im Thurgau im Thurtal angesiedelt sind.

Die Bodensee-Thurtal-Strasse und ihre Linienführung ist breit abgestützt in der Region, nicht zuletzt dank einem intensiven Variantenstudium und einem positiven Volksentscheid im Jahre 2012. Die Wirtschaftsräume der Region Romanshorn wurden aus den Zentren heraus genommen und entlang der geplanten BTS-Achse platziert, um die Wohngebiete zu entlasten und die Unternehmen möglichst gut anbinden zu können.

Wir nehmen gerne zur Kenntnis, dass der Bund den Handlungsbedarf hinsichtlich wirtschaftlicher Anbindung wie auch Entlastung der Anwohner von Arbon bis Bonau von Verkehr und Lärm anerkennt. Auch wenn schon viele Varianten studiert wurden, wehren wir uns nicht gegen weitere Prüfungen durch das ASTRA, solange eine klare road map für die N23 definiert wird und die Realisierung mit einem Realisierungshorizont versehen wird.

Stellungnahme gemäss Fragenkatalog

1. Sind sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Als Ostschweizer Wirtschaftsverband fällt uns auf, dass sowohl der Zubringer Appenzellerland wie auch die Bodensee-Thurtal-Strasse nicht einem Realisierungshorizont zugeteilt werden und zuerst planerische Vertiefungen erfolgen sollen. Somit werden nur die Minderheit der neuen Nationalstrassen (NEB-Strecken) vorangetrieben, obwohl vor der Übergabe an den Bund sehr grosse Planungsleistungen und Interaktionen mit der Bevölkerung diesbezüglich stattgefunden haben.

Als ländliche Region mit starker Industrie sind wir auf eine gute Strasseninfrastruktur angewiesen und können nicht unterstützen, dass zukünftige Ausbauschnitte mehrheitlich in den Zentren und der Agglomeration stattfinden sollen. Für eine stabile Schweiz und auch deren Zusammenhalt ist es wichtig, alle Regionen mit einer angemessenen Strasseninfrastruktur zu versehen. Gerne möchten wir daran erinnern, dass die Nationalstrassen alle Landesteile und Regionen verbinden und Wachstum und Wohlstand ermöglichen sollen.

2. Gibt es Themen, die Ihre Ansicht nach zu wenig berücksichtigt werden?

Unserer Ansicht nach wurde die wirtschaftliche Struktur des Ober- und Mittelthurgau wie auch deren Bedeutung für den Thurgau wie auch für die Ostschweiz und die Schweiz zu wenig berücksichtigt. Viele

der hier ansässigen Unternehmen sind sehr erfolgreich am Markt und werden weiterhin wachsen können, was zu einem grösseren Verkehrsaufkommen führen wird und die bereits heute unhaltbaren Zustände durch Amriswil und Weinfelden weiter verschärft werden. Die Lärmbelastungen und Gefahrenherde in diesen durch die Städte und Gemeinden führenden heutigen Achsen muss nach jahrzehntelanger Planung endlich gelöst werden. Diesen Handlungsbedarf zu anerkennen, aber als nicht von nationaler Bedeutung zu werten, ist für die Unternehmen in der Region Romanshorn nicht nachvollziehbar.

Weiter wird zu wenig berücksichtigt, welche Vorleistungen bereits getätigt wurden im Hinblick auf die Bodensee-Thurtal-Strasse. Unzählige Varianten wurden geprüft, tausende von Gesprächen in den betroffenen Gemeinden geführt und ein demokratischer Prozess mit positiver Volksabstimmung geführt. Auch unsere Vereinigung hat sich vor 10 Jahren sehr aktiv am Austausch beteiligt und konnte viele Befürworter in den anderen Kantonsteilen gewinnen. Dies sollte berücksichtigt werden, sodass zusätzliche planerische Vertiefungen des ASTRA durchaus geführt werden können, dies aber ohne Verzögerungen und mit einem klaren Realisierungshorizont.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 nachvollziehbar?

Keine Bemerkungen.

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Das STEP Nationalstrassen ist ohne die N23 und weitere ehemals kantonale Vorhaben wie der Zubringer Appenzellerland unvollständig.

Die Arbeitgebervereinigung Region Romanshorn beantragt, dass die BTS in das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen aufgenommen wird. Sie soll dem Realisierungshorizont 2030 zugeteilt und in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen werden.

Sollte dies abgelehnt werden, dann sollen die planerischen Vertiefungen innerhalb des STEP so durchgeführt werden, dass die Ergebnisse vorliegen, bevor in vier Jahren der nächste Ausbauschnitt in die Vernehmlassung geschickt wird und der Oberthurgau weiter vertröstet werden muss.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die zugeteilten Erweiterungsprojekte fokussieren zu stark auf die Zonen mit dem höchsten Handlungsdruck und zu wenig auf ein regional ausgeglichenes Nationalstrassennetz. Dieses ist aber

wichtig für die Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume und es dürfen nicht vor allem die grossen Agglomerationen und grosse Städte priorisiert werden.

Wenn der Wirtschaftsraum Region Romanshorn national und international weiterhin am Markt bestehen soll, ist er auf eine leistungsfähige Infrastruktur seitens des Bundes angewiesen, um nicht abgehängt zu werden. So ist die Bodensee-Thurtal-Strasse auch als Verbindung des Thurgau an die Metropolitan-Räume Zürich und St. Gallen zu sehen.

Neben den oben genannten Zuteilungskriterien wird auch zuwenig Beachtung den Faktoren Reduktion Lärmbelastung, Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem zugehörigen Ausbaupotential von ÖV- und auch Langsamverkehr geschenkt. Gerade in diesen Punkten kann die Bodensee-Thurtal-Strasse massgebende Verbesserungen für die Region erreichen.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bei einer denkbaren Etappierung der Bodensee-Thurtal-Strasse sollte die Etappe Arbon-Amriswil als erste gebaut werden, um einerseits die Randregion Romanshorn anzubinden und andererseits den Anschluss an die kantonale Strasse OLS Amriswil-Kreuzlingen zu gewährleisten. Damit würde die Lärmbelastung und Sicherheit nicht nur auf dieser Linienführung massiv verbessert, sondern auch auf der Seestrasse nach Kreuzlingen und Deutschland, welche heute von vielen schweren Nutzfahrzeugen über viele Kreisel und Fussgängerstreifen genutzt werden muss.

Wir danken Ihnen herzlich für die Berücksichtigung unserer Argumente für die Unterstützung des Bundes für den Werkplatz Region Romanshorn wie auch die Einwohnerinnen und Einwohner des Ober- und Mittelthurgaus und stehen Ihnen bei Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

AVR Region Romanshorn



Andrea Roth
Präsident
andrea.roth@geobrugg.com

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Wil, 26. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

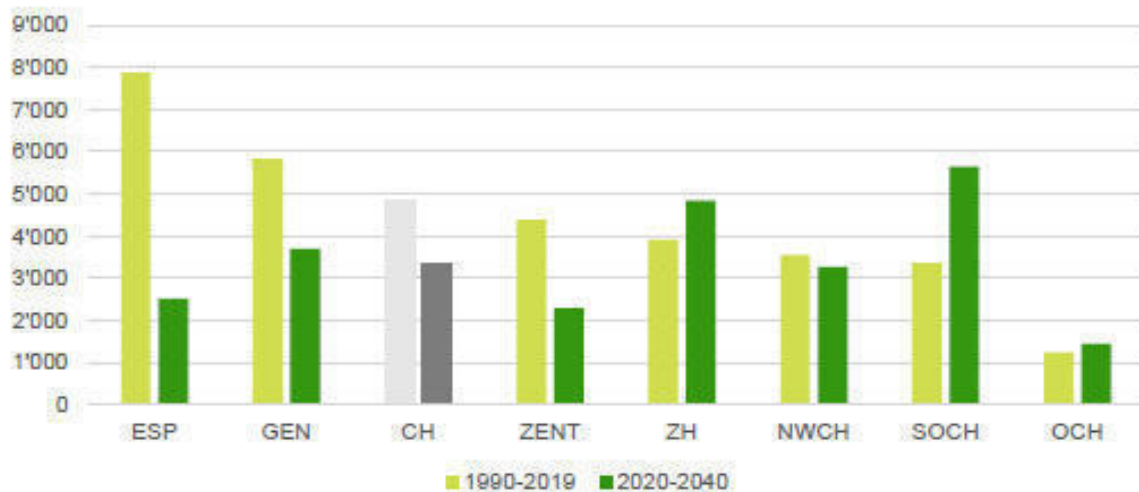
Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshorizont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen erwähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wurden zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilungen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirtschaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen, beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenverkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das Schlusslicht.

Ausgaben Entwicklung Nationalstrassennetz nach Regionen, pro Kopf



ESP	Espace Mittelland (Bern, Freiburg, Solothurn, Neuenburg, Jura)
GEN	Genferseeregion (Waadt, Wallis, Genf)
ZH	Zürich (Zürich, Schaffhausen)
NWCH	Nordwestschweiz (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau)
ZENT	Zentralschweiz (Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden Zug)
SOCH	Südostschweiz (Graubünden, Glarus, Tessin)
OCH	Kernregion Ostschweiz (Thurgau, St.Gallen, Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh.)

Quellen: Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Strassen ASTRA, IHK-Research

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenberg tunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg tunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fließen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fließen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fließen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz¹: 6 Prozent der Ausgaben. Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA. (26. Januar 2022). STEP Nationalstrassen [Folienblatt 4: Projekte, Zuteilung und Kosten](#).

Bodensee-Thurtal-Strasse

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr mit den damit verbundenen Potenzialen zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Berücksichtigt man zusätzlich die Oberlandstrasse im verkehrlichen Gesamtprojekt BTS/OLS, wäre die Entlastungswirkung gar noch deutlich grösser.

Der Kanton Thurgau gehörte in den vergangenen Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen. Die heutige Strasseninfrastruktur wird dem steigenden Bedürfnis nicht gerecht. Der durchschnittliche Tagesverkehr in Amriswil (23'000) und in Weinfelden (20'100) legen die Notwendigkeit der BTS offen. Die aktuelle Strassenführung der N23 ist verkehrstechnisch suboptimal und beinhaltet 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 Kilometer Velo-Alltagsrouten und 16 Schulstandorte. Zudem ist die Planung der BTS weit fortgeschritten. Der Kanton Thurgau hat dem Bund Ende 2019 ein fertiges Generelles Projekt überreicht.

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Der Wirtschaftsstandort Ostschweiz ist in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandorts Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden. Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

**Arbeitgebervereinigung
Region Wil**



Marc Züllig
Präsident



ASSOCIAZIONE QUARTIERE
RIVAPIANA MINUSIO

CNPV-M

Via email a:
netzplanung@astra.admin.ch

Minusio, 29 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021-2027

**Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023,
al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali**

Gentili signore e signori,

in allegato trovate le osservazioni dell'Associazione Quartiere Rivapiana di Minusio e del Comitato Nuovo Piano Viario Minusio sul Progetto in consultazione.

L'Associazione Quartiere Rivapiana è attiva da più di 30 anni sul territorio di Minusio allo scopo di curare gli interessi comunitari del nostro quartiere, in particolare negli aspetti paesaggistici, edificatori e viari in un ottica di sviluppo sostenibile.

Il Comitato Nuovo Piano viario è attivo dal 1988 per ottenere la riduzione del forte traffico di attraversamento che interessa tutt'ora il Comune.

Le nostre osservazioni riguardano in particolare il progetto A13 che ci tocca più da vicino relativo al Locarnese.

Ci preme comunque poterci esprimere anche sulle impostazioni di fondo alla base del Progetto in consultazione.

Insieme ad altre associazioni di Cittadini per il territorio sparsi in tutto il Cantone Ticino, siamo molto preoccupati per come il collegamento Nord-Sud con il raddoppiamento del Gottardo rischierà di portare maggior traffico su gomma sulla rete viaria del nostro Cantone con le conseguenti ricadute a livello paesaggistico, ambientale e di salute.

Con i nostri migliori saluti

Marcella Snider Salazar
Presidente AQR
Via Borengo 31
6648 Minusio

Ferruccio D'Ambrogio
Presidente CNPV-M
6648 Minusio



Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale delle strade USTRA

Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazio- nali

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?

NO.

Non condividiamo l'ulteriore ampliamento della rete autostradale Svizzera per motivi ambientali, di tutela del paesaggio e di protezione del clima.

Siamo convinti che occorra andare nella direzione opposta e scoraggiare l'uso del veicolo privato invece di favorirlo con più strade. L'urgenza climatica (Obiettivo climatico 2050) e l'impasse energetica devono condurre gioco-forza ad un riorientamento dei comportamenti individuali.

2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?

Sì.

Il grande potenziamento di TP, in particolare le linee Intercity e i collegamenti urbani realizzati e previsti mediante i programmi di agglomerato.

Il radicale mutamento della riorganizzazione del lavoro (home office) che ha indotto e indurrà (il fenomeno è irreversibile) ad una minor domanda di spostamento individuale quotidiano.

La diminuzione demografica, già in corso che diverrà marcata a partire dagli anni 2050.

L'innovazione tecnologica, per esempio la sperimentazione già in fase avanzata di veicoli "intelligenti" capaci di gestire in modo autonomo le funzioni di guida e anche, grazie alla capacità di comunicare reciprocamente, nella gestione del traffico con l'utilizzo ottimale di careggiate.

Richiamiamo pertanto il rispetto e l'applicazione dei principi di azione sulla mobilità del DATEC che assegnano priorità e promuovono il trasporto collettivo, nonché l'utilizzazione dei residui di capacità delle infrastrutture esistenti, prima di realizzare ulteriori nuove infrastrutture o potenziamento delle stesse.

In tal senso salutiamo positivamente la scelta della Confederazione di rinunciare alla costruzione del tratto autostradale Bienne- Neuchâtel della N5 i cui benefici in termini di traffico sono deducibili dai grafici TGM pag 71/72 del Rapporto esplicativo

Altre osservazioni

3. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

In generale, per ciò che interessa il **Cantone Ticino**, il collegamento Nord-Sud fa sì che il fondovalle presente, già molto limitato, venga ulteriormente cementi-

ficato come corridoio di transito internazionale, in particolare nelle regioni della Leventina e del Mendrisiotto (**PoLuMe**). Sottoscriviamo così le preoccupazioni e le richieste dei Cittadini per il territorio in particolare del Mendrisiotto.

Collegamento A2-13 - Piano di Magadino e Locarnese

La A13 aumenta l'attrattività da e verso Locarno. Tuttavia sul Piano di Magadino lungo gli assi est-ovest lungo la sponda destra (Tenero- Gudo Bellinzona) e la sponda sinistra (Rotonda aeroporto -Cadenazzo -Camorino A2/Bellinzona) v'è stat negli ultimi anni l'edificazione di vari centri commerciali che renderanno difficile la canalizzazione del traffico lungo la prevista nuova tratta A2-A13. Il rischio reale- come avvenuto nell'agglomerato di Locarno dove non sono state applicate tutte le misure di gestione del traffico- è di aumentare l'offerta globale di TIM (tramite la l'autostrada e la rete esistente) senza reali benefici.

La **A13** contribuirà al miglioramento della situazione del traffico sul **Piano di Magadino solo a condizione che sia** canalizzato il traffico lungo la prevista nuova tratta A2-A13, e al contempo sia ridotta l'offerta sulla rete cantonale esistente: ridefinendo la gerarchia stradale e applicando misure di moderazione. (NB.:particolare attenzione dovrà essere data all'attraversamento del fiume Ticino, evitando il raddoppio delle corsie.)

Per il **Locarnese** il rischio con l'A13 è di aumentare il traffico all'entrata dell'agglomerato, con nuovi ingorghi tra Gordola e Mappo. Infatti il transito lungo il tunnel Mappo-Morettina (concepito e progettato quale strada principale urbana interna e non autostrada) è già al limite di saturazione.

La realizzazione del tratto autostradale A2-A13 avvicina la rete autostradale CH al raccordo autostradale della A26/E62 di Verbania- Milano/Genova, aumentando l'attrattività quale bypass della A2 con il grande rischio di incrementare il traffico di transito ovest-est, caricando ulteriormente la rete stradale.

Il rischio reale è di aumentare l'offerta globale di TIM (tramite la l'autostrada e la rete esistente) senza reali benefici se non si pone un'attenzione particolare alla necessità di applicare misure correttive/accompagnatorie. Tutto ciò è già avvenuto nell'agglomerato di Locarno dove non sono state applicate tutte le misure di gestione del traffico previste nel progetto pilota PTLV concluso nel 1995, finanziato parzialmente dalla Confederazione (Synergo Piano regionale dei trasporti Locarnese e Vallemaggia, pag 35).

In conclusione, il collegamento A2-A13 è stato concepito a partire da premesse e vincoli che non corrispondono alle esigenze e necessità impellenti del futuro.

Con lavori di ammodernamento e potenziamento della rete ferroviaria -tra cui il tunnel di base del Mte Ceneri- Locarno disporrà 4 collegamenti orari da e per i Poli di Bellinzona, rispettivamente Lugano; la capillare offerta di Bus che collega le fermate FFS è ampiamente sufficiente per rispondere alla domanda di mobilità, trasferendola dal TIM al TP.

Auspichiamo una rivalutazione (aperta a soluzioni anche radicali come quella presa per Bienne) che consideri e integri da un lato i vincoli ambientali, energetici e paesaggistici e dall'atro le mutate esigenze di mobilità individuale alla luce dei cambiamenti strutturali dell'organizzazione del lavoro, delle innovazioni tecnologiche per gestire e utilizzare la rete esistente.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St.Gallen, 28. April 2022
i.ziegler@gsgv.ch

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum genannten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St.Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat denn auch bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschritt 2023 aufnimmt.

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus – mit entsprechend negativen Folgen auf die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region

aus. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg隧nells die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttiseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweisepurigen Ausbaustandard aufweisen. Da der Zweisepurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland

Im Rahmen der nächsten Schritte des STEP sind nach unserer Auffassung auch die beiden für die Ostschweiz ebenfalls wichtigen Projekte der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland aufzunehmen.

Die BTS entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr und eröffnet Potenziale zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Die Bevölkerung des Kanton Thurgau hat über diese Projekte ebenfalls abgestimmt und zu ihnen deutlich Ja gesagt.

Auch der Zubringer Appenzellerland muss aus Sicht der IG mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Er kann die vorhandenen Verkehrsprobleme in Gossau, lösen, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet gleichzeitig Herisau von einem heute starken Durchgangsverkehr entlasten.

Für die Kernregion Ostschweiz sind die beiden Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland ebenfalls von grosser Relevanz.

Zusammenfassung

Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschnitt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt.

Die weiteren Ostschweizer Projekte der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), Doppelspurausbau A15 in Rapperswil und der Zubringer Appenzellerland sollen darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Wir danken für die Aufnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



René Steiner
Präsident



Irene Ziegler
Mandatsleiterin



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

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

per e-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Dietikon, 30. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen (zusätzliche Spuren, weitere Tunnels) erstellt werden, muss die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden.

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?

Nein, nicht in allen Teilen: Bei den zugewiesenen Mitteln (Erläuterungen Kap. 2.3.7.1, Umfang sowie Faktenblatt) für die planerische Weiterbearbeitung fehlen Mittel für Projekte, die zurzeit noch nicht im Ausbauschnitt 2023 enthalten sind, obwohl sie aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung einer Bearbeitung bedürfen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja, insbesondere, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige heutige Problem im Bereich der Lücke ist vom ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Situation auf den 6 Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete ist für die Bevölkerung untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich sind wir – mit bereits erwähnten Einschränkungen – einverstanden. Die Schliessung der Lücke in der N15 würde ebenfalls hineingehören. Wir haben jedoch Verständnis, dass dies aufgrund des heutigen Bearbeitungsstands noch nicht möglich ist. Weil die Lücke ein krasser Mangel im System der Nationalstrassen sowie in der N15 selber darstellt, fordern wir bereits heute dessen Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N 15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 in Kürze wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Der Baubeginn an beiden Enden der A53, heute N15 war im Jahr 1972. Seit 1989 klafft nun die Lücke von Uster Ost bis Betzholz. Es gab zwar unzählige Versprechungen, Varianten, Projekte und auch Störmanöver. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt durch eine restriktive Auslegung des Moorschutzartikels seitens des Bundesgerichtes versenkt.
- 50 Jahre lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die Gemeinden und deren Bevölkerung seit 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärmbelastung.
- Die N15 hat heute nebst kantonal gemachtem auch überregionalem Verkehr zu bewältigen. Aus den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerland, aus Linthebene und Ausserschwyz in Richtung Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt ein Teil des Ferienverkehrs Richtung Südostschweiz aus der Agglomeration Zürich und nördlichen Teilen der Schweiz.
- All dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch Oberländer Dörfer und Städte. Ganze 6 Kilometer, somit 2/3 der 9 Kilometer zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und jener bei Hinwil/Betzholz führen mitten durch stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei an zahlreichen geschützten Bauobjekten und sogar 0.7 Kilometern Hochhausgebiet.
- Die Belastungen sind in allen Gemeinden, besonders aber in Wetzikon, massiv. Das schadet auch dem öffentlichen Verkehr enorm. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt zirka 30'000 Fzg. in Unterwetzikon, bei hohem Anteil Schwerverkehr. Genau hier liegt auch der Bahnhof Wetzikon, einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundenen Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Strassenverkehr behindert die durchaus gewünschte Steigerung der ÖV-Nutzung genauso wie den Fuss- und

Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich der Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler.

- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, dabei Wetzikon als regionales Zentrum mit heute schon über 25'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung eingeschränkt, ja es fehlt längerfristige Planungssicherheit.
- **Das alles ist untragbar und unerträglich.**

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

- Der Bund weist in seinen Erläuterungen zutreffend darauf hin, dass das Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Auch das Bundesgericht erkannte in seinem Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
- Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen dringend entlastet werden, auch im Interesse von Fussgängern oder Velofahrern. Das Vorhaben umfasst genau zu diesem Zweck zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der umfahrenen Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz", wie im Erläuternden Bericht festgehalten wird.
- Vom Lückenschluss profitieren, wie in den Unterlagen ebenfalls ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Unsere Landschaft ist uns wichtig! Deswegen sehen wir es äusserst positiv, dass nun dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen und in hohem Masse Rechnung getragen wird. Die Strasse verläuft in diesem Streckenstück fast ausschliesslich in Tunnels.
- Wir nehmen zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts in einer vorbereitenden Studie die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Wir weisen gleichzeitig darauf hin, dass hier bereits umfangreiche Vorarbeiten und Studien vorliegen. Unserer Auffassung nach muss die zeitlich schneller und politisch besser realisierbare Variante umgesetzt werden.
- Äusserst unbefriedigend ist für die Zürcher Oberländer Bevölkerung und Gewerbetreibenden der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.1.2022). Wir weisen nachdrücklich darauf hin, dass diese zeitliche Einordnung für die N15 nicht nur widersprüchlich, sondern falsch ist.

Wir danken dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat aber eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt Fertigstellung der N15 einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung und Gewerbetreibenden im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt.

Freundliche Grüsse
ASTAG Sektion Zürich

Die Präsidentin:



Cornelia Baumann-Zingg

Der Sekretär:



Gilbert Brülisauer

Per mail a: netzplanung@astra.admin.ch

Bellinzona, 19 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori, vi inoltriamo la presa di posizione di ATA SI sul Progetto in consultazione. Condividiamo appieno quanto scrive ATA CH nella sua risposta ma ci teniamo a sottolineare gli aspetti che riguardano in particolare quanto previsto in Ticino, che in gran parte non condividiamo.

Con l'auspicio che le nostre osservazioni e preoccupazioni siano prese in considerazione, porgiamo distinti saluti.

Per ATA SI, il presidente, Bruno Storni



In copia a:
Dipartimento del territorio, dt-dir@ti.ch
Commissione ambiente e territorio, sgc@ti.ch

Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024 – 2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. **Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?**
No, vedi risposta ATA CH.
2. **A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?**
Sì:
 - a. l'impatto che i diversi progetti avranno sul territorio. A pag. 16 del Rapporto esplicativo si può leggere: *"Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra"* affermazioni che condividiamo, le generiche dichiarazioni di *"impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse"* non ci assicurano per niente ;
 - b. l'insensatezza di realizzare/potenziare autostrade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2

Limite di spesa 2024–2027 per l'esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali

3. Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?

Programma di sviluppo strategico strade nazionali

4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?
5. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

Altre osservazioni

Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

6. PROSTRA
In generale: ATA Svizzera italiana non condivide il progetto di ampliamento delle autostrade svizzere: siamo fermamente convinti che occorra andare nella direzione opposta e scoraggiare l'uso del veicolo privato invece di favorirlo con più strade, questo

anche in vista dell'Obiettivo climatico 2050. Ricordiamo come tra i principi di azione sulla mobilità del DATEC figurano la promozione del trasporto collettivo e, prima della realizzazione di nuove infrastrutture, l'utilizzazione dei residui di capacità delle infrastrutture esistenti. In aggiunta al potenziamento del trasporto pubblico in Ticino, il Gran Consiglio ticinese ha anche approvato la tassa di collegamento che entrerà in vigore nel 2025 con lo scopo sia di incoraggiare la condivisione dell'auto sia di migliorare la mobilità aziendale. Ora, nei prossimi 15-25 anni, cambieranno molte cose anche a livello tecnologico e vi sarà quindi la possibilità di gestire e sfruttare in modo più intelligente ed efficace le capacità attuali di autostrade come quelle esistenti (vedi veicoli intelligenti e connessi, che consentono un'armonizzazione delle velocità e quindi aumenti della capacità sfruttabile sull'infrastruttura o gli impianti GHGW che prevedono limiti di velocità dinamici e segnalazioni di pericoli).

Nel merito dei progetti previsti in Ticino:

a. Collegamento autostradale Bellinzona – Locarno

Condividiamo il progetto e la necessità di togliere il traffico dal Piano incanalandolo in Galleria ma senza prevedere un aumento dello stesso quindi senza aumento della capacità, moderando il traffico e declassando e recuperando la strada attuale.

Particolare attenzione dovrà essere data all'attraversamento del Fiume Ticino evitando un raddoppio delle corsie. Occorre considerare che già ora la Galleria Mappo Morettina è in saturazione e un aumento del traffico sul Piano di Magadino porterebbe solo a nuovi ingorghi tra Gordola e Mappo, la nuova offerta di trasporto pubblico è ampiamente sufficiente per un trasferimento TIM a TP.

b. Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Vediamo con favore l'archiviazione di questo progetto che la nostra Associazione ha sempre avversato.

c. Lugano – Mendrisio

D'accordo con i lavori di manutenzione del resto già in corso su questa tratta, nelle gallerie ma non solo. Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su questo tratto. Segnaliamo tra l'altro che il Rapporto esplicativo contiene un errore piuttosto grave: a pag 120, dove si parla "dell'allargamento delle due canne della galleria di Maroggia" mentre in realtà alla popolazione, come del resto si può leggere sul sito di USTRA, è stato presentato il progetto che prevede "la costruzione di due nuove gallerie autostradali a due corsie più corsia di emergenza, (...) per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia (...)". Non è inoltre menzionato l'allargamento a tre corsie delle gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga "la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del

progetto” abbia addirittura deciso di trasferire l’opera “*dall’Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030*”, senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà di popolazione, associazioni ambientaliste, alcuni comuni e partiti. Tanto più delusi perché Simonetta Sommaruga aveva risposto a una lettera di Cittadini per il territorio, ATA e Iniziativa delle Alpi che “*un requisito per l’approvazione del progetto da parte del Consiglio federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte*”. Nessuno dei due requisiti è in realtà soddisfatto: del sostegno della regione abbiamo già detto, per quanto riguarda gli aspetti ambientali: la costruzione di due nuovi svincoli a Grancia e Melano (occupando nel secondo caso un terreno pregiato), l’allargamento del ponte diga di Melide, la realizzazione di diversi altri manufatti, non corrispondono certo a rispetto per il nostro territorio. Melano in particolare, non solo non avrà nessun beneficio ma subirà addirittura un peggioramento “grazie” al nuovo svincolo. I cantieri stravolgeranno un territorio già sottoposto a grandi pressioni per una decina d’anni. I problemi sul tratto autostradale in questione si presentano sostanzialmente in direzione nord tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino e in direzione sud tra le 17.00 e le 18.30 a causa del traffico dei pendolari, più della metà lavoratori frontalieri. Crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure da incentivare anche con vantaggi finanziari, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere.

Si prega di formulare il parere in base al presente questionario. Grazie.

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Energie,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronische Einreichung:
netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 30. April 2022 / FL, BNA

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

Stellungnahme von auto-schweiz, Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.
Unsere Eingabe entspricht inhaltlich derjenigen unseres Dachverbands strasseschweiz.

Einleitende Bemerkungen

Grundsätzlich ist die Vorlage zu begrüßen. Innerhalb des Gesamtverkehrssystems kommt den Nationalstrassen eine hohe Bedeutung zu. Diese Vorlage ermöglicht das Aufrechterhalten der Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit dieser Infrastruktur, was für die gesamte Volkswirtschaft ein äusserst wichtiges Ziel darstellt.

Die Überlastung der Nationalstrassen nahm zwischen 1990 und 2019 um 137 Prozent zu, d.h. deutlich schneller als die Bevölkerung, die im selben Zeitraum nur um 28 Prozent angestiegen ist. Die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes ist somit an vielen neuralgischen Punkten beeinträchtigt. Diese Verkehrsstörungen führen zu Ausweichverkehr auf dem kantonalen und lokalen Strassennetz, vor allem in den Wohngebieten. Die Verlässlichkeit des gesamten Strassenverkehrssystems, insbesondere die Erschliessung der Städte und grossen Agglomerationen, ist gefährdet.

Diese Vorlage liefert vor diesem Hintergrund einen wichtigen Beitrag, damit die Verkehrserschliessung der Schweiz gewährleistet, das nachgelagerte Strassennetz vom Ausweichverkehr entlastet und die Verkehrssicherheit allgemein damit erhöht wird sowie die Nationalstrassen betreffend Lärmschutz und aus Sicht der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Um-welt) verbessert werden können.

Detaillierte Bemerkungen

Bedarfsgerechte Anpassung des Nationalstrassennetzes

Ohne weitere Begründung wird das Nationalstrassennetz um seine langfristige Weiterentwicklung im Vergleich zur letzten Botschaft beraubt. Sah das vorgeschlagene Zukunftsbild damals noch vor, das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2x3 Spuren auszubauen, verweist die vorliegende Botschaft auf «Massnahmen zur effizienten Nutzung des Bestehenden». Dies wird einer bedarfsgerechten Anpassung des Nationalstrassennetzes auf Basis des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nicht gerecht. Die vom Bundesrat aufgelisteten Massnahmen mögen eventuell zu einer besseren Nutzung des bestehenden Netzes beitragen, jedoch missachtet diese Vorgehensweise vollends die Realität: Während die Bevölkerung wächst, nimmt die Überlastung der Nationalstrassen seit Jahren im Verhältnis wesentlich schneller zu.

auto-schweiz besteht deshalb darauf, dass die für die Schweizer Volkswirtschaft wichtigste Verkehrsinfrastruktur weiterhin eine langfristige bedarfsgerechte Perspektive bestehen bleibt. Für die kommenden Generationen wäre die ersatzlose Aufgabe einer langfristigen Planung des Nationalstrassennetzes unverantwortlich, da das Parlament zu jedem Zeitpunkt ein Strassenprojekt aufgeben kann; was jedoch voraussetzt, dass die oft über Jahrzehnte dauernden Planungsarbeiten jetzt nicht leichtfertig abgebrochen werden. Zudem sind die nationalen Strassenbauprojekte nachhaltig und für einen zunehmend defossilisierten Strassenverkehr notwendig.

Effizienzsteigerungen bei der Projektierung von Strassenprojekten

Wie die bundesrätliche Botschaft festhält, kommt es in der Umsetzung der vom Parlament verbindlich beschlossenen Strassenprojekte leider zu Verzögerungen. Wenn auf die einzelnen Projekte konkret eingegangen wird, lässt sich feststellen, dass gewisse verwaltungsinterne Prozesse redundant sind. So wird mehrfach eine Ämterkonsultation innerhalb der Bundesverwaltungen zu den unterschiedlichen Schritten innerhalb der Projektierung angestrengt, obwohl sich der Nutzen für die Allgemeinheit nicht erschliessen lässt. Eine einmalige Ämterkonsultation zu Beginn der Projektierung ist ausreichend.

auto-schweiz schlägt insofern vor, die Projektierung auf diesen Aspekt hin deutlich zu straffen, damit die Strassenprojekte von verwaltungsinternen Prozessen nicht verzögert werden und der Entscheid des Parlaments effizient umgesetzt wird.

Ein Auseinanderdriften der Agglomerationsprojekte und der STEP Nationalstrassen

Das Programm Agglomerationsverkehr war bei seiner Konzeption als ergänzende Massnahme zum strategischen Entwicklungsprogramm der Nationalstrassen, welche die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes erhalten soll, gedacht, sodass das deutlich zunehmende Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen gelöst werden kann. Wie der Bundesrat im Bericht zur Beantwortung des Postulats Burkart 18.3606 «Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen» festhielt, hat sich die Schnittstellenproblematik zwischen dem Nationalstrassennetz und dem Agglomerationsverkehr dennoch in den vergangenen Jahren weiter verschärft: Viele Schnittstellen der grossen Agglomerationen sind während der Spitzenzeiten überlastet. Die stärksten Überlastungen sind in der Abendspitze festzustellen, wenn sich Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsverkehr überlagern. Das führt zu einem erhöhten Unfallrisiko, was die Verkehrssicherheit massiv beeinträchtigt, und äussert sich in Form von Rückstau bis auf die Stammstrecke der Autobahn oder in Staus auf dem lokalen Strassennetz, die sich auch über mehrere Knoten erstrecken und zu Behinderungen des strassengebundenen ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs führen können.

auto-schweiz schlägt deshalb vor, dass der Bund Massnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass die vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprojekte den Rückstau auf der Autobahn lösen und/oder mindestens dort nicht mehr Rückstau provozieren.

Behördenverbindlichkeit anderer Strategien

Das Raumkonzept Schweiz, der Sachplan Verkehr, Teil Programm, die Verkehrsperspektiven 2050, die langfristige Klimastrategie der Schweiz, die Strategie Biodiversität Schweiz und die Bodenstrategie Schweiz werden in der bundesrätlichen Botschaft - subsummiert als «Strategien des Bundesrats» - als «übergeordnete Strategien und Ziele des Bundes» aufgeführt, obwohl diese verwaltungsinternen Papiere weder vom Souverän noch vom Parlament abgenommen wurden. Nichtsdestotrotz nennen sie sich behördenverbindlich für sämtliche Stufen des föderalen Aufbaus der Schweiz, was weder verfassungsmässig noch gesetzlich verankert ist.

auto-schweiz stellt fest, dass diese unilateral entschieden, nicht demokratisch verabschiedeten Strategien eine Orientierung über den Willen des Bundesrates darstellen; sie können aber in keinem Fall für die Entwicklung der Strasseninfrastruktur behördenverbindlich sein.

Abschliessende Bemerkungen

auto-schweiz begrüsst die Vorlage, da damit die notwendigen Mittel für die Instandhaltung und den Betrieb des Netzes sowie für fünf Strassenprojekte zur Erweiterung der Kapazitäten vorgesehen sind. Jedoch hat auto-schweiz Bedenken bezüglich der langfristigen bedarfsgerechten Perspektive des Nationalstrassennetzes, der Effizienz betreffend die mehrfache Ämterkonsultation und die Harmonisierung der Agglomerationsprogramme mit der Entwicklung des Nationalstrassennetzes.

Mit einer 10-Millionen-Schweiz und der zunehmenden Defossilisierung des Strassenverkehrs ist eine langfristig angelegte Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes, indem den zusätzlichen Infrastrukturbedürfnissen aller Regionen Rechnung getragen wird, unumgänglich.

Vor diesem Hintergrund fordert auto-schweiz, dass die langfristige Planung des Nationalstrassennetzes bedarfsgerecht nach dem Prinzip der nachhaltigen Entwicklung fortgesetzt wird. Den ausgefüllten Fragebogen finden Sie im Anhang.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Ihre Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
auto-schweiz



François Launaz
Präsident



Andreas Burgener
Direktor



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

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

auto-schweiz begrüsst die Vorlage, da damit die notwendigen Mittel für die Instandhaltung und den Betrieb des Netzes sowie für fünf Strassenprojekte zur Erweiterung der Kapazitäten vorgesehen sind. Jedoch hat auto-schweiz Bedenken bezüglich der langfristigen bedarfsgerechten Perspektive des Nationalstrassennetzes, der Effizienz betreffend die mehrfache Ämterkonsultation und die Harmonisierung der Agglomerationsprogramme mit der Entwicklung des Nationalstrassennetzes.

Vor diesem Hintergrund fordert auto-schweiz, dass die langfristige Planung des Nationalstrassennetzes bedarfsgerecht nach dem Prinzip der nachhaltigen Entwicklung fortgesetzt wird.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Bedarfsgerechte Anpassung des Nationalstrassennetzes

Ohne weitere Begründung wird das Nationalstrassennetz um seine langfristige Weiterentwicklung im Vergleich zur letzten Botschaft beraubt. Sah das vorgeschlagene Zukunftsbild damals noch vor, das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2×3 Spuren auszubauen, verweist die vorliegende Botschaft auf «Massnahmen zur effizienten Nutzung des Bestehenden». Dies wird einer bedarfsgerechten Anpassung des Nationalstrassennetzes auf Basis des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nicht gerecht. Die vom Bundesrat aufgelisteten Massnahmen mögen eventuell zu einer besseren Nutzung des bestehenden Netzes beitragen, jedoch missachtet diese Vorgehensweise vollends die Realität: Während die Bevölkerung wächst, nimmt die Überlastung der Nationalstrassen seit Jahren im Verhältnis wesentlich schneller zu.

auto-schweiz besteht deshalb darauf, dass die für die Schweizer Volkswirtschaft wichtigste Verkehrsinfrastruktur weiterhin eine langfristige bedarfsgerechte Perspektive bestehen bleibt. Für die kommenden Generationen wäre die ersatzlose Aufgabe einer langfristigen Planung des Nationalstrassennetzes unverantwortlich, da das Parlament zu jedem Zeitpunkt ein Strassenprojekt aufgeben kann; was jedoch voraussetzt, dass die oft über Jahrzehnte dauernden Planungsarbeiten jetzt nicht leichtfertig abgebrochen werden. Zudem sind die nationalen Strassenbauprojekte nachhaltig und für einen zunehmend defossilisierten Strassenverkehr notwendig.

Effizienzsteigerungen bei der Projektierung von Strassenprojekten

Wie die bundesrätliche Botschaft festhält, kommt es in der Umsetzung der vom Parlament verbindlich beschlossenen Strassenprojekte leider zu Verzögerungen. Wenn auf die einzelnen Projekte konkret eingegangen wird, lässt sich feststellen, dass gewisse verwaltungsinterne Prozesse redundant sind. So wird mehrfach eine Ämterkonsultation innerhalb der Bundesverwaltungen zu den unterschiedlichen Schritten innerhalb der Projektierung angestrengt, obwohl sich der Nutzen für die Allgemeinheit nicht erschliessen lässt. Eine einmalige Ämterkonsultation zu Beginn der Projektierung ist ausreichend.

auto-schweiz schlägt insofern vor, die Projektierung auf diesen Aspekt hin deutlich zu straffen, damit die Strassenprojekte von verwaltungsinternen Prozessen nicht verzögert werden und der Entscheid des Parlaments effizient umgesetzt wird.

Ein Auseinanderdriften der Agglomerationsprojekte und der STEP Nationalstrassen

Das Programm Agglomerationsverkehr war bei seiner Konzeption als ergänzende Massnahme zum strategischen Entwicklungsprogramm der Nationalstrassen, welche die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes erhalten soll, gedacht, sodass das deutlich zunehmende Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen gelöst werden kann. Wie der Bundesrat im Bericht zur Beantwortung des Postulats Burkart 18.3606 «Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen» festhielt, hat sich die Schnittstellenproblematik zwischen dem Nationalstrassennetz und dem Agglomerationsverkehr dennoch in den vergangenen Jahren weiter verschärft: Viele Schnittstellen der grossen Agglomerationen sind während der Spitzenzeiten überlastet. Die stärksten Überlastungen sind in der Abendspitze festzustellen, wenn sich Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsverkehr überlagern. Das führt zu einem erhöhten Unfallrisiko, was die Verkehrssicherheit massiv beeinträchtigt, und äussert sich in Form von Rückstau bis auf die Stammstrecke der Autobahn oder in Staus auf dem lokalen Strassennetz, die sich auch über mehrere Knoten erstrecken und zu Behinderungen des strassengebundenen ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs führen können.

auto-schweiz schlägt deshalb vor, dass der Bund Massnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass die vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprojekte den Rückstau auf der Autobahn lösen und/oder mindestens dort nicht mehr Rückstau provozieren.

Behördenverbindlichkeit von anderen Strategien

Das Raumkonzept Schweiz, der Sachplan Verkehr, Teil Programm, die Verkehrsperspektiven 2050, die langfristige Klimastrategie der Schweiz, die Strategie Biodiversität Schweiz und die Bodenstrategie Schweiz werden in der bundesrätlichen Botschaft - subsummiert als «Strategien des Bundesrats» - als «übergeordnete Strategien und Ziele des Bundes» aufgeführt, obwohl diese verwaltungsinternen Papiere weder vom Souverän noch vom Parlament abgenommen wurden. Nichtsdestotrotz nennen sie sich behördenverbindlich für sämtliche Stufen des föderalen Aufbaus der Schweiz, was weder verfassungsmässig noch gesetzlich verankert ist.

auto-schweiz stellt fest, dass diese unilateral entschiedenen, nicht demokratisch verabschiedeten Strategien eine Orientierung über den Willen des Bundesrates darstellen, sie können aber in keinem Fall für die Entwicklung der Strasseninfrastruktur behördenverbindlich sein.

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?

Ja. Gemäss dem erläuternden Bericht scheint es uns nachvollziehbar.

Trotzdem sollten allfällige Versorgungsunsicherheiten und Kosteneffekte der aktuellen unterschiedlichen Krisen antizipiert werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen Strassenbauprojekte, jedoch handelt es sich um ein Minimum, sodass die Aufrechterhaltung einer funktionierenden Strasseninfrastruktur sichergestellt werden kann.

Angesichts der starken Bevölkerungsentwicklung und des Verkehrsaufkommens gemäss den verschiedenen Szenarien der Verkehrsperspektiven 2050 ist es notwendig, dass die Planung wie auch die Realisierung der Strassenprojekte deutlich schneller umgesetzt werden kann, damit auch für die zukünftigen Generationen die mit Abstand wichtigste Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht gemäss der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung entwickelt wird.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Prinzipiell sieht die bundesrätliche Vorlage die Erweiterungsprojekte für den Ausbauschnitt 2023 vor, die planungstechnisch die dazu notwendige Reife aufweisen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Siehe Ausführungen im Begleitschreiben.

AVA
Arbeitgebervereinigung
Region Arbon
Hauptstrasse 12
Postfach 19
9320 Arbon

Tel. 071 447 31 18
info@ava-arbon.ch
www.ava-arbon.ch

per E-Mail

ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Arbon, 18.03.2022

**Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz
Antwort zur Vernehmlassung der AVA Arbeitgebervereinigung Region Arbon**

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit, dass wir zur titelerwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können, was wir hiermit sehr gerne machen.

Gerne stellen wir uns vor: Unter dem Namen „Arbeitgebervereinigung Region Arbon“ besteht nach den Bestimmungen des ZGB (Art. 60ff) ein Verein mit unbeschränkter Dauer und Sitz in Arbon TG. Die Vereinigung bezweckt gemäss Statuten, die gemeinsamen Interessen der Mitglieder zu wahren und zu vertreten und eine wirtschaftliche Entwicklung der Region Arbon zu fördern. Dazu gehört auch ein Mitwirken in Belangen, dass sich auf eine räumliche Entwicklung der Region auswirkt. Die AVA Arbeitgebervereinigung Arbon ist eine über hundertjährige Vereinigung, deren Mitglieder hauptsächlich Industrieunternehmen, Dienstleistungs- und Handelsfirmen sowie grössere Gewerbebetriebe sind. Die über 80 Mitgliederfirmen, mit gesamthaft rund 4'500 Mitarbeitenden, weisen eine breite Branchenstruktur auf. Sie stammen aus nachfolgenden Wirtschaftszweigen: Maschinen/Metall, Apparate, Fahrzeuge, Elektro/Energie, Nahrungsmittel, Grafik, Textil/Leder/Kunststoff, Baugewerbe, Banken, Versicherungen und Handel. Das Einzugsgebiet der AVA umfasst die Region Arbon mit Arbon/Stachen/Frasnacht, Steinach, Horn, Berg und Roggwil/Freidorf. Wir sind unter anderem auch Mitglied bei der Regionalplanungsgruppe Oberthurgau, welche aus mehreren politischen Gemeinden und Arbeitgebervereinigungen der Region besteht.

Die Region Arbon/Oberthurgau ist mit dem Projekt "N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS)", welches in der Vernehmlassungsvorlage nicht im STEP Nationalstrassen berücksichtigt ist, direkt betroffen.

Ausgangslage

Gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine entscheidende Grundlage für die hohe Standortattraktivität der Schweiz, der Kantone und der Regionen – auch im Oberthurgau und somit auch in der Region Arbon. Sie sind auf ein leistungsfähiges Strassen- und Schienennetz angewiesen. Ein angemessen ausgebautes Nationalstrassennetz nimmt einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs in der Region auf und entlastet damit das Kantonsstrassennetz und die lokalen, gemeindeeigenen Strassennetze der Region. Im Kanton Thurgau bilden die Nationalstrassen N1, N7 und N23 das Rückgrat des übergeordneten Strassennetzes. In der Region Oberthurgau ist die heute bestehende N23 für den Bezug in Richtung Weinfelden, Frauenfeld und weiter wirtschaftlich von existenzieller Bedeutung.

Kapazitätsengpässe auf der N23 führen bereits heute zu Ausweichverkehr in den Gemeinden und Städten und belasten das untergeordnete Strassennetz. Darunter leiden die Bevölkerung, die Wirtschaft und auch Besucherinnen und Besucher der Region. Die Arbeitgebervereinigung Region Arbon ist überzeugt, dass das Projekt N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), für eine lebenswerte Entwicklung im Kanton, den Städten und Gemeinden, für die Region Oberthurgau und für eine prosperierende Wirtschaft notwendig ist. Auch schafft eine funktionierende N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) Kapazitätsreserven zur Förderung von flächeneffizienten Verkehrsarten wie öffentlicher Verkehr und Velo- und Fussverkehr. Dies ist der wesentliche Pfeiler der gemeinde- und städtischen Mobilität.

Die Stellungnahme der Arbeitgebervereinigung Region Arbon orientiert sich am Fragebogen der Vernehmlassung.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Auf den Nationalstrassen haben sich die Verkehrsleistungen seit 1990 mehr als verdoppelt. Primär wird den drohenden Kapazitätsengpässen mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur begegnet. Ergänzt wird dies mit punktuellen Erweiterungen auf den am stärksten belasteten Abschnitten.

Die Bevölkerung im Kanton Thurgau ist in dieser Zeit überproportional gewachsen. Waren 1990 noch rund 210'000 Einwohner ansässig, sind es 2021 bereits 285'000, eine Zunahme von 36% oder über 1% pro Jahr. Gesamtschweizerisch liegt das Bevölkerungswachstum bei rund 0,7 %. Das Strassensystem im Thurgau ist historisch gewachsen. Hier den vorhandenen Kapazitätsengpässen mit einer effizienteren Nutzung der bestehenden Infrastruktur zu begegnen, ist nicht möglich, da diese Infrastruktur nicht vorhanden ist. Punktuelle Erweiterungen sind keine nachhaltigen Lösungen, sie sind nicht gesamtheitlich gedacht, verlagern die Probleme, führen zu einem Flickwerk, welches zu einer inhomogenen Strasse und damit zu einer gefährlichen Strasse führt. Hier ist also eine differenzierte Herangehensweise angebracht. Wo keine Infrastrukturen für einen Ausbau vorhanden sind, muss zuerst die Infrastruktur geschaffen werden. In unserem Fall die BTS.

Die AVA Arbeitgebervereinigung Region Arbon teilt die Ansicht des Bundesrats, wonach ein gut funktionierendes Nationalstrassennetz für die Standortattraktivität der Schweiz von grosser Bedeutung ist. Deshalb hat sich die Bevölkerung des Kantons Thurgau auch klar für die Schaffung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ausgesprochen. Der Kanton Thurgau hat 2017 dem NAF mit über 59% zugestimmt. Damit konnte die Finanzierung des Betriebs, des Unterhalts und des Ausbaus der Nationalstrassen langfristig gesichert werden. Dank dem NAF verkehren wir auch in Zukunft auf modernen Nationalstrassen, welche die ganze Schweiz noch besser erschliessen und an neuralgischen Stellen ausgebaut werden. Mit dem NAF wurde überdies das Nationalstrassennetz erweitert: durch Ausbauten und durch die Überführung von knapp 400 Kilometern Kantonsstrasse ins Nationalstrassennetz. Sämtliche Kantone – und damit auch Berggebiete und Randregionen wie der Oberthurgau – werden so ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Schliesslich stellt der NAF als unbefristeter Fonds auf Verfassungsstufe Strasse und Schiene (Bahninfrastrukturfonds) gleich. Die nun vorliegende Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027 und zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit ist die logische Weiterschreibung der Erfolgsgeschichte NAF und ist daher in den Grundzügen zu begrüssen.

Der Bundesrat unterbreitet den eidgenössischen Räten mit der Vorlage vier Beschlüsse:

- Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken.
- STEP Nationalstrassen mit Ausbauschnitt 2023 (sowie Aufnahme von drei vormals kantonalen Vorhaben auf den NEB-Strecken)
- Verpflichtungskredit in der Höhe von 4,354 Milliarden Franken für die Erweiterungsprojekte des Ausbauschnittes 2023 und die Planung der übrigen Erweiterungsprojekte.
- Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Diese Vierteilung der Vorlage birgt eine gewisse Komplexität.

Die Arbeitgebervereinigung Region Arbon begrüsst, dass die Vorlage einleuchtend und detailliert abgehandelt wird.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Region Oberthurgau liegt peripher in der Schweiz und ist mit dem Bodensee im Westen "nur" über 180° erschlossen – abgesehen von der Autofähre Romanshorn-Friedrichshafen. Daher ist die N23 die Hauptader zur wirtschaftlichen Erschliessung in die Region und aus der Region heraus.

Wir vermissen eine Beurteilung und Bewertung der verschiedenen Vorhaben, welche die Unterschiede der einzelnen Regionen berücksichtigt. Die Ausgangslage in der Region Oberthurgau ist nicht dieselbe wie im Hotspot Zürich und muss entsprechend berücksichtigt werden. Der Ausbau des Netzes muss sich auf regionen- und ortsspezifische Kriterien abstützen, welche Bund, Kantone und Gemeinden gemeinsam definieren.

In der Region Oberthurgau betrifft dies die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS). Raumwirksame Tätigkeiten und entsprechende Massnahmen und Projekte sollen überregional geplant und koordiniert werden. Das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden soll gefördert werden. So können die Ziele einer wettbewerbsfähigen, solidarischen und vielfältigen Schweiz erreicht, sowie die Zusammenarbeit in funktionalen Räumen vertieft werden. Die Region Oberthurgau mit den kantonalen Zentren Amriswil, Arbon und Romanshorn, Weinfelden im Mittelthurgau und Kreuzlingen/Konstanz an der Grenze zu Baden-Württemberg kann nicht von diesem Netz abgetrennt werden. Eine entsprechend ausgebaute N23 ist für die wettbewerbsfähige, wirtschaftliche Region essenziell –wie auch für die Sicherheit der Benützer und der Anwohner.

Antrag 1. Die AVA Arbeitgebervereinigung Arbon beantragt eine Beurteilung der BTS anhand von regionen- und ortsspezifischen Kriterien.

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?

Ja, denn gerade der Betrieb, der Unterhalt sowie der Ausbau im Sinne von Anpassungen erachten wir als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. Zudem werden mit den Massnahmen im Umfang von gut zwei Milliarden Franken pro Jahr die Belastungen von Mensch und Umwelt minimiert.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein. Für uns ist es unverständlich, warum die N23 Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) für den STEP Nationalstrasse nicht berücksichtigt wurde.

Der Kanton Thurgau hat ein Generelles Projekt nach ASTRA Vorgaben erarbeitet und dazu Dutzende von Projektdossiers beigelegt, welche sich mit den Themen Natur- und Landschaftsschutz, Gewässerschutz, Ortsbildschutz, Waldschutz, Landwirtschaft, Rückbau, Landerwerb, Umgang mit Fruchtfolgeflächen, Raumplanung etc. auseinandersetzen und das Projekt auf eine Stufe heben, welche ein Strassenprojekt noch nie erfahren durfte. Hier wurde im Sinne der Nachhaltigkeit umfassend geplant. Diese Planung ist weiter fortgeschritten als vergleichbare Projekte, welche sich bereits im STEP befinden oder vorgesehen sind. Dadurch ist auch die Kostengenauigkeit höher und sicherer als bei einem Projekt auf Vorprojektstufe.

Die im Erläuternden Bericht beschriebenen geringen oder sogar keine Probleme in Bezug auf die Funktionalität der N23 sind nicht so. In Amriswil werden gemäss Modellrechnungen 2030 rund 23'000 Fz/Tag auf der N23 verkehren. Für einen ländlichen Kanton Thurgau lösen diese Zahlen mittel bis grosse funktionale Probleme aus. Ohne BTS wird auch die heutige Kantonsstrasse H 13 grosse funktionale Probleme erfahren. 22'000 Fz/Tag werden sich durch Romanshorn 2030 auf der H 13 bewegen. Mit der BTS kann auf der H13 der MIV- und LKW Verkehr um 50% gesenkt werden. In Amriswil bewegt sich diese Reduktion sogar bei rund 70%. Dadurch hat der Fuss- und Veloverkehr wieder den nötigen Platz.

Ebenso ist beschrieben, dass keine kritische Grösse für eine Verkehrsentflechtung ausgewiesen ist. In Amriswil mit 22'000 Fz/Tag, Neukirch-Egnach mit 17'000 Fz/Tag oder Romanshorn (an der H 13) mit 22'000 Fz./Tag ist schon lange eine kritische Grösse erreicht. Gütertransporte bleiben an Kreuzungen stecken, der Verkehrsfluss ist inhomogen und Velofahrende haben nicht den benötigten Platz auf dem kantonalen Radwegnetz Alltagsverkehr. Die kritische Grösse ist gegeben.

Insbesondere heben wir auch hervor, dass der Autobahnzubringer A23 zwischen Arbon Süd und Arbon West zu den Hauptverkehrszeiten laufend an seiner Kapazitätsgrenze stösst. Bei der Einfahrt in die Arbonerstrasse herrscht täglich eine angespannte Verkehrslage mit Rückstau. Dies birgt ständig Gefahren für die Verkehrsteilnehmenden.

Bezüglich Verträglichkeit ist anzumerken, dass diese nicht nur die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze betrifft. Der Kanton hat in seiner Planung für das ASTRA ein in der Schweiz einmaliges Lärmschutzprojekt erarbeitet. Zusammen mit der Oberlandstrasse (OLS) können im ganzen Projektperimeter bei rund 7'000 Liegenschaften die Lärmbelastung um 1 bis 3 dB(A) gesenkt werden. In der Region Oberthurgau sind dies allein 1'400 Liegenschaften mit knapp 10'000 Personen, welche einen wahrnehmbaren Nutzen daraus ziehen.

Zum Hinweis, den gesamten Korridor einer umfassenden Prüfung zu unterziehen, bemerken wir, dass der Kanton Thurgau die Herausforderung einer Öffnung des Lösungsfächers bereits ein paar Mal durchgespielt hat. Es wurden in der Vergangenheit verschiedene Varianten geprüft. Ob Linienführungen generell, Strassentyp HLS oder HVS, lokale, siedlungsnahe oder siedlungsferne Umfahrungen, alles war dabei. Das heute vorliegende Projekt BTS ist ein stimmiges Gesamtprojekt, welches nicht nur entlang der N23 die Ortschaften entlastet, sondern auch diejenigen Ortschaften entlang der H13 zwischen Kreuzlingen und Arbon. Die Beurteilung der einzelnen Varianten erfolgt gemäss den NISTRA-Kriterien des ASTRA.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die fünf Vorhaben Kapazitätserweiterung Wankdorf – Schönbühl, Schönbühl – Kirchberg, 3. Röhre Rosenbergertunnel (inkl. Spange Güterbahnhof), Rheintunnel Basel und 2. Röhre Fäsenstaubtunnel dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen, können wir nachvollziehen.

Dass die N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), nicht in den STEP aufgenommen wurde, ist für uns jedoch unverständlich. Die N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), ist notwendig, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Sie ist aus Sicht Nachhaltigkeit sinnvoll, sogar der Umweltverträglichkeitsbericht bestätigt die Umweltverträglichkeit. Die Bereiche Gesellschaft und Wirtschaft werden klar positiv beeinflusst.

Die BTS behebt die unzumutbare Situation bezüglich Verkehrsbelastung, Lärmbelastung der Anwohnenden, Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr auf den Ortsdurchfahrten durch Bonau, Weinfeld, Bürglen, Sulgen, Erlen, Amriswil und Neukirch-Egnach entlang der N23. Die gleichen positiven Wirkungen ergeben sich in den Gemeinden und Städten in der Region Oberthurgau. Ausserdem ergeben sich für den Güterverkehr erhebliche Reisezeiteinsparungen, welche volkswirtschaftlich positiv zu werten ist. Die betroffenen Siedlungsgebiete werden aufgewertet und die Situation für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr massiv verbessert. Die ist aus kantonaler Sicht so. Aus nationaler Sicht gewährleistet das Projekt, dass alle Landesteile und Kantone attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Die Anbindung des Nationalstrassennetzes bis an den Bodensee muss gut und sicher ausgebaut sein. Ausserdem werden durch das Vorhaben BTS die verkehrlichen Engpässe sowie Verträglichkeitsprobleme behoben. Und dies nicht nur bei den Gemeinden an der N23 sondern auch bei den Gemeinden entlang der Kantonshauptstrasse H13 entlang dem Bodensee und damit auch in der Region Oberthurgau.

Das Generelle Projekt BTS basiert auf einem umfassenden Planungsprozess unter Einbezug der Bevölkerung und Gemeinden. Die Stimmberechtigten des Kantons Thurgau haben sich 2012 mit einem deutlichen Ja zur BTS bekannt. Zusammen mit den unzähligen Fachdossiers ergibt sich ein Projekt, welches mehr als nur eine Strasse ist. Auf diesem Planungsstand ist jetzt aufzubauen.

Die Verträglichkeit mit der Umwelt ist durch einen umfangreichen Umweltverträglichkeitsbericht belegt.

Durch die mit dem Generellen Projekt erreichte Kostengenauigkeit von +/- 20% ergeben sich weniger Risiken hinsichtlich einer Kostensteigerung.

Antrag 2:

Die AVA Arbeitgebervereinigung Region Arbon beantragt, die N23, Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), in den STEP aufzunehmen und einem Realisierungshorizont zuzuteilen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.



Dennis Reichardt
Präsident AVA
Arbeitgebervereinigung Region Arbon



Conny Fritz
Leiterin der Geschäftsstelle



ASTRA

27. April 2022

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 22. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Brauerei Locher AG

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Wir haben die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, die Brauerei Locher AG ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzel-



lerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung von der Brauerei Locher AG nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Die Brauerei Locher AG hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Wir fordern den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.



Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für die Brauerei Locher AG ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.



5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Brauerei Locher AG beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert die Brauerei Locher AG, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung, wir teilen diese Haltung vollumfänglich und unterstützen die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Brauerei Locher AG

Karl Locher

Aurèle Meyer



Gemeindepräsident

9102 Herisau

Postfach 1160

Telefon 071 354 54 50

E-Mail
Max.Eugster@herisau.ar.ch

unser Zeichen eu

Datum 28. April 2022

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

**Gemeinsame Stellungnahme zur Eidg. Vernehmlassung;
Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen
2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen,
zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des
Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die unterzeichnenden Behörden, Wirtschaftsverbände, sowie weiteren Institutionen und Vertretungen aus der Bevölkerung haben die Unterlagen geprüft Sie nehmen auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

G E M E I N D E H E R I S A U



Appenzellerland.
Vom Bodensee bis zum Säntis.



GEWERBEVERBAND
APPENZELL AUSSERRHODEN



APPENZELLER
INDUSTRIE
OFFEN UND DYNAMISCH



QUARTIERVEREIN
SÄGE - HERISAU

regiobus



Appenzell Ausserrhoden

Die Mitte
Hinterland AR



FDP
Die Liberalen



Appenzell Ausserrhoden

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, die Unterzeichnenden sind mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Mit dem Projekt Zubringer Appenzellerland muss die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz verbessert werden. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung der Unterzeichnenden nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Die Unterzeichnenden halten es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Die Unterzeichnenden fordern den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen. Das Projekt Zubringer Appenzellerland ist jetzt anzugehen!

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Sie dürfen deshalb nicht derselben Bewertung unterzogen werden. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm-, Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die schon seit langem nötige Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärm- und Abgasimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere auch auf viel begangenen Schulwegen beispielsweise an der Alpsteinstrasse oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts sowie aller Gemeinden entlang der Nationalstrasse N 25.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz, also auch beider Appenzeller Kantone in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone drei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Der örtliche und regionale öffentliche Busverkehr entlang der bestehenden Verkehrsachsen wird heute schon täglich immer wieder durch Staus ausgebremst. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Auch die multimodalen Verkehrsdrehscheiben - der Bahnhof Herisau wird als solche in den nächsten Jahren gestärkt und leistungsfähiger gemacht – sind auf leistungsfähige Strassen angewiesen als Zubringer für die Busse aus den Gemeinden ohne Schienenanschluss und den örtlichen Busverkehr in Herisau. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

Und schliesslich gilt es, entsprechend den föderalen Strukturen auch die wirtschaftlichen Strukturen im ländlichen Raum nicht zu vernachlässigen. Es kann nicht sein, dass wirtschaftliche Entwicklungen nur in schweizerischen Zentren und Ballungsräumen erfolgen. Sehr erfolgreiche international tätige und bedeutende Unternehmen im Einzugsgebiet des Zubringers Appenzellerland werden durch die heutige Situation wesentlich beeinträchtigt. Die Erhaltung der Industrie sowie der Arbeits-

plätze in Herisau ist auch für die Gemeinden im Einzugsgebiet des Zubringers ein wichtiger Eckpfeiler. Es muss verhindert werden, dass sich Betriebe verlagern oder sich aufgrund der ungünstigen Verkehrserschliessung nicht mehr im Appenzellerland ansiedeln.

Dies gilt auch für den Raum Gossau Ost – St. Gallen West, in denen ein wesentliches Entwicklungspotenzial schlummert, dass im Sinne der Innenverdichtung stärker genutzt und an das Nationalstrassennetz angebunden werden soll. Die bestehenden beiden Anschlüsse um Gossau SG vermögen dies alles nicht aufzunehmen.

Die bestehenden Herausforderungen im Sinne eines sinnvoll koordinierten öffentlichen und privaten Verkehrs auf dem Zubringer Appenzellerland (N25) müssen jetzt angegangen werden!

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für die Unterzeichnenden bleibt das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört nicht ostwärts von Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger und der Wirtschaft nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Unterzeichnenden beurteilen die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenberg-tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern sie sich mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussern sich die Unterzeichnenden nicht, wiederholen jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss so-wieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordern die Unterzeichnenden, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

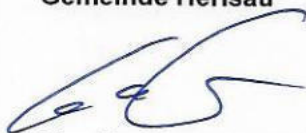
Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die Unterzeichnenden überstützen diese Haltung und damit die beiden Regierungen vollumfänglich. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Die Unterzeichnenden fordern ein zügiges Angehen des vom Bundesrat anerkannten Handlungsbedarfes auf Basis der bekannten Projektentwicklungen und im Hinblick auf die bald zu erwartenden weiteren Gebietsentwicklungen in Gossau SG sowie der Region Herisau – Appenzeller Hinterland und im Kanton Appenzell Innerrhoden. Dieser Handlungsdruck besteht schon seit langem und ist ausgewiesen. Der Zubringer Appenzellerland ist in das STEP aufzunehmen, die verkehrliche Situation JETZT anzugehen.

Freundliche Grüsse

Für die gemeinsame Vernehmlassung STEP-Nationalstrassen 2024 – 2027

Gemeinde Herisau



Max Eugster, Gemeindepräsident



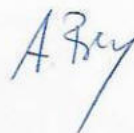
Thomas Baumgartner, Gemeindeschreiber

Die Mitunterzeichnenden (in alphabetischer Reihenfolge)

Appenzellerland Tourismus AR



Pascale Sigg-Bischof,
Verwaltungsratspräsidentin



Andreas Frey,
Geschäftsführer

Die Mitte Hinterland



Stefan Ries, Parteipräsident

Evangelische Volkspartei Appenzell Ausserrhoden



Mathias Steinhauer, Präsident

FdP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden



Monika Gessler, Parteipräsidentin

FdP.Die Liberalen Herisau



Barbara Rüst-Bohlhalder, Präsidentin

Gemeinde Hundwil



Margrit Müller, Gemeindepräsidentin

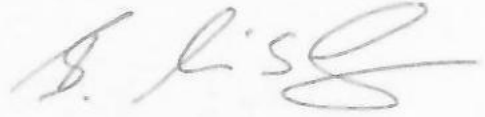


Regula Frei, Gemeinderschreiberin

Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden



René Rohner, Präsident

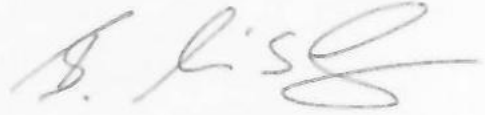


Bruno Eisenhut, Geschäftsführer

Industrieverein Appenzell Ausserrhoden

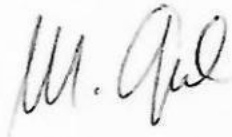


Urs Alder, Präsident

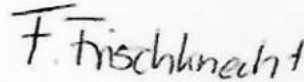


Bruno Eisenhut, Geschäftsführer

Quartierverein Säge, Herisau



Margrit Geel
Präsidentin a.i.



Fabrina Frischknecht
Beisitzerin



Hanspeter Kessler
Projektbearbeiter

Regiobus AG, Gossau-Herisau



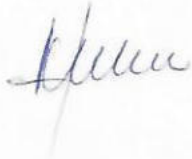
Bruno Huber, Geschäftsführer

Schweizerische Volkspartei Appenzell Ausserrhoden



Anick Reto Volger, Präsident

Touring Club Schweiz, Appenzell Ausserrhoden

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'H. Jucker', written in a cursive style.

Heinz Jucker, Präsident



Presidente: Fulvio Gianinazzi
Vicepresidente: Manuela Varini
Segretaria: Gea Würsch
Recapito postale: Nucleo 34, 6957 Roveredo TI
Posta elettronica: info@capriascambiente.ch
Sito web: www.capriascambiente.ch
CH70 8080 8005 4603 9384 8: Capriasca Ambiente
CCP 69-3514-1 c/o: Banca Raiffeisen Tesserete

Procedura di consultazione 2021/127

Capriasca, 28 aprile 2022

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori, vi inoltriamo la presa di posizione di Capriasca Ambiente sul Progetto in consultazione.

La nostra Associazione nata nel 1994 da sempre si impegna per la tutela del territorio e da anni collabora con le associazioni presenti in tutto il Cantone. Una rete di associazioni che osservano e vegliano i cambiamenti in atto. Ci siamo trovati a discutere in particolare per quanto riguarda il potenziamento della A2 tra Lugano e Mendrisio. In regola con i nostri statuti appoggiamo pienamente le rivendicazioni di ATA SI, Iniziativa delle Alpi e Cittadini per il Territorio. Siamo coscienti che trovare una soluzione per risolvere la situazione di un continuo aumento del traffico soprattutto, ma non solo, nella regione del basso Ceresio non sia cosa facile, ma riteniamo poco lungimiranti e costose le soluzioni proposte. L'allargamento di strade non ha mai portato a una riduzione del traffico ma bensì ad un aumento dei flussi e di conseguenza di inquinamento e imbottigliamento all'entrata dei centri urbani.

Con l'auspicio che le osservazioni nostre di ATA SI, Iniziativa delle Alpi, Cittadini per il Territorio e della maggioranza dei Cittadini del Mendrisiotto possano dare ambito ad una riflessione e ad una soluzione partecipativa per il bene della nostra regione.

Cordialmente, per Capriasca Ambiente, il Presidente: Fulvio Gianinazzi

In copia a:
Dipartimento del territorio
Commissione ambiente e territorio

**Questionario sul progetto posto in consultazione
relativo al limite di spesa 2024–2027,
alla fase di potenziamento 2023,
al credito d'impegno e
all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali**

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?
No, siamo contrari agli ampliamenti delle strade nazionali per motivi ambientali, di tutela del paesaggio e di protezione del clima.
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
Sì:
 - a. l'impatto che i diversi progetti avranno sul territorio. A pag. 16 del Rapporto esplicativo si può leggere: *"Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra"* affermazioni che condividiamo, le generiche dichiarazioni di *"impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse"* non ci rassicurano per niente ;
 - b. l'insensatezza di realizzare/potenziare autostrade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2.
3. Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?
4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?
5. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

Per questi 3 punti da parte nostra riteniamo che gli investimenti per il traffico su gomma siano in continuo aumento ma non per questo risolvano la situazione. Mantenere in ordine e in sicurezza la rete attuale sì, ma investire maggiormente nei trasporti pubblici, sul trasporto delle merci su rotaia, coinvolgendo i paesi confinanti per poi proporre alternative valide e concorrenziali in ragione di un miglioramento generale ambientale.

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

a. Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

A suo tempo avevamo appoggiato le associazioni locali che si opponevano al progetto come pure al referendum "Stop alla nuova bretella di montagna" tra Ligornetto e Rancate accettato dal voto popolare.

b. Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Siamo d'accordo con i lavori di manutenzione, del resto già in corso, su questa tratta, nelle gallerie ma non solo.

Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su questo tratto. Segnaliamo tra l'altro che il Rapporto esplicativo contiene un errore piuttosto grave a pag. 120, dove si parla "dell'allargamento delle due canne della galleria di Maroggia", mentre in realtà, come del resto si può leggere sul sito di USTRA, il progetto prevede "la costruzione di due nuove gallerie autostradali a due corsie più corsia di emergenza, (...) per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia (...)". Non è inoltre menzionato l'allargamento a tre corsie delle gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga "la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto" abbia addirittura deciso di trasferire l'opera "dall'Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030", senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà di popolazione, associazioni ambientaliste, Comuni (Consigli comunali e Municipi) e partiti politici.

Tanto più delusi perché Simonetta Sommaruga aveva risposto a una lettera di Cittadini per il territorio, ATA e Iniziativa delle Alpi che "un requisito per l'approvazione del progetto da parte del Consiglio federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte".

Nessuno dei due requisiti è in realtà soddisfatto: del sostegno della regione abbiamo già detto, per quanto riguarda gli aspetti ambientali la costruzione di due nuovi svincoli a Grancia e Melano (occupando nel secondo caso un terreno pregiato), l'allargamento del ponte diga di Melide e la realizzazione di diversi altri manufatti, non corrispondono a rispetto per il territorio.

Melano in particolare, non solo non avrà nessun beneficio dal progetto, ma subirà addirittura un grave peggioramento "grazie" al nuovo svincolo.

I cantieri stravolgeranno un territorio già sottoposto a grandi pressioni per una decina d'anni.

Questo progetto nel suo complesso sottrae ulteriore spazio verde al territorio del Mendrisiotto, un territorio di pochi km² su cui passano tutte le vie di transito nazionali e internazionali e che in passato ha già dovuto sacrificare preziose porzioni di aree libere a favore delle vie di comunicazione e a scapito della qualità di vita dei suoi cittadini.

Per quanto riguarda le problematiche che il progetto pretende di risolvere facciamo notare quanto segue:

a. i problemi sul tratto autostradale in questione si presentano sostanzialmente in direzione nord tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino e in direzione sud tra le 17.00 e le 18.30 a causa del traffico dei pendolari, di cui più della metà sono lavoratori frontalieri;

b. crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere da incentivare anche con vantaggi finanziari;

c. bisognerebbe puntare maggiormente sul mobility pricing, attraverso un progetto modello in entrata e uscita da Lugano.

Le abitudini della popolazione sono cambiate. Durante e dopo la pandemia la possibilità di tele lavoro ha ridotto notevolmente il numero di transiti giornalieri.

In aggiunta a questo la popolazione del Canton Ticino, secondo le statistiche ufficiali, sta diminuendo.

La previsione del numero di transiti giornalieri è quindi da rivalutare.

Concludiamo ribadendo che la maggioranza dei cittadini del Mendrisiotto **non vuole** questo nuovo progetto autostradale, che un aumento di capacità della rete autostradale, come di fatto è questo progetto, porterà maggiore traffico alla **regione più inquinata della Svizzera**, una regione che nel prossimo futuro sarà confrontata con i maggiori afflussi di traffico merci su gomma dovuti al raddoppio del tunnel del Gottardo. Ricordiamo che le cittadine e i cittadini del Mendrisiotto avevano votato contro la seconda galleria autostradale attraverso le Alpi.

Office fédéral des routes
M. Erwin Wieland
Directeur suppléant
3003 Berne

netzplanung@astra.admin.ch

Paudex, le 28 avril 2022
ep/mjb

Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 pour les routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Réponse à la consultation

Monsieur,

Nous nous référons au courrier du 03.02.2021 de la Cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) relatif à l'objet mentionné en titre et vous prions de trouver, ci-après, notre prise de position sur ce dernier, dans le délai imparti.

Nous vous transmettons la présente sous une forme électronique (une au format PDF, l'autre au format Word).

1. Remarques générales sur le projet soumis à consultation

Sur le fond, nous pouvons soutenir ce projet, même s'il ne comprend aucun développement autoroutier en Suisse romande en général et sur l'Arc lémanique en particulier. Au sein du système suisse de transport, les routes nationales revêtent une grande importance. En ce sens, le projet soumis à la présente consultation permet de maintenir la disponibilité et la fonctionnalité de cette infrastructure, objectif primordial pour l'ensemble de l'économie.

Mais nous soulignons avant tout que le trafic sur les routes nationales a augmenté de 137% entre 1990 et 2019, c'est-à-dire nettement plus que la population, puisque cette dernière a crû de 28% durant la même période. Le fonctionnement du réseau des routes nationales est donc entravé en de nombreux points névralgiques. Ces perturbations du trafic entraînent un trafic d'évitement sur le réseau routier cantonal et local, en particulier dans les zones résidentielles. La fiabilité de l'ensemble du système de transport routier, en particulier la desserte des villes et des grandes agglomérations, est ainsi menacée.

2. Remarques détaillées sur le projet soumis à consultation

Voir nos réponses au questionnaire de l'Office fédéral des routes (OFROU), rempli en annexe de la présente.

3. Remarques sur des projets autoroutiers ne faisant pas partie de l'étape d'aménagement 2023

Nous déplorons la difficulté à réaliser les adaptations du réseau autoroutier décidées par le Parlement et comptons sur la meilleure collaboration possible entre l'OFROU, d'une part, et les cantons de Vaud et Genève, d'autre part, en ce qui concerne, premièrement, le projet de suppression du goulet autoroutier de Crissier (respect de la convention tripartite de 2021 entre, notamment, l'OFROU et le canton de Vaud) et, deuxièmement, le projet de 3^e voie autoroutière entre la frontière franco-genevoise et la ville vaudoise de Nyon.

Enfin, nous soutenons une nouvelle fois l'inscription de la Traversée du lac, à Genève, dans l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales « plan directeur autoroutier suisse ».

4. Conclusions politiques

Le Centre Patronal peut soutenir le projet soumis à la présente consultation, car ce dernier prévoit les moyens nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du réseau des routes nationales, ainsi qu'à cinq projets routiers visant à augmenter les capacités.

Cela posé, nous demandons des modifications relatives à des perspectives à long terme du réseau des routes nationales en fonction des besoins, à l'efficacité des multiples consultations des offices fédéraux, ainsi qu'à l'harmonisation des projets d'agglomération avec le développement du réseau des routes nationales, selon une vision réellement multimodale.

A l'heure d'une Suisse de bientôt 10 millions d'habitants, ainsi que d'une décarbonisation croissante du trafic routier, il est indispensable de développer le réseau des routes nationales à long terme, en tenant compte des besoins supplémentaires en infrastructures de toutes les régions de notre pays.

Dans ce contexte, nous demandons que la planification à long terme du réseau des routes nationales soit poursuivie, conformément aux besoins et selon le principe du développement durable qui repose sur la pondération des intérêts environnementaux, sociaux et économiques, et non sur la prise en compte exclusive des intérêts environnementaux/climatiques. En ce sens, nous relevons que la révision totale de la loi sur le CO2 a été rejetée par une majorité en votation populaire du 13.06.2021, alors que la quasi-totalité des autorités soutenait cette révision.

Enfin, nous demandons la meilleure collaboration possible entre l'Office fédéral des routes (OFROU), d'une part, et les cantons de Vaud et Genève, d'autre part, en ce qui concerne les projets autoroutiers décidés sur le territoire de ces deux cantons. En bonne logique, le Centre Patronal s'engage pour sa part à faciliter la réalisation de ces projets autoroutiers.

En vous remerciant de l'attention que vous voudrez bien porter à cette prise de position, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Centre Patronal



Patrick Eperon

Annexe : mentionnée (questionnaire / catalogue de questions OFROU rempli)

Catalogue OFROU de questions sur le projet mis en consultation

sur le plafond de dépenses pour les routes nationales 2024-2027,
sur l'étape d'aménagement 2023 pour les routes nationales,
sur le crédit d'engagement et
sur l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Aspects généraux du projet mis en consultation

1. Etes-vous d'accord avec les grandes lignes du projet ?

Nous saluons ce projet, car celui-ci prévoit les moyens nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du réseau ainsi qu'à cinq projets routiers visant à augmenter les capacités. Toutefois, nous avons des doutes en ce qui concerne les perspectives à long terme du réseau des routes nationales, l'efficacité des consultations multiples des offices fédéraux, ainsi que l'harmonisation des projets d'agglomération avec le développement du réseau des routes nationales selon une vision réellement multimodale.

En ce sens, nous demandons que la planification à long terme du réseau des routes nationales soit poursuivie, conformément aux besoins et selon le principe du développement durable qui repose sur la pondération des intérêts environnementaux, sociaux et économiques.

2. Y a-t-il des thèmes qui, à votre avis, n'ont pas été suffisamment pris en compte ?

Adaptation du réseau des routes nationales en fonction des besoins

Sans justification, le développement à long terme du réseau des routes nationales n'est plus mentionné par rapport au dernier message du Conseil fédéral. Alors que l'image d'avenir proposée prévoyait d'élargir systématiquement le réseau des routes nationales à au moins 2x3 voies à entre les zones métropolitaines et les grandes villes, le présent message renvoie ainsi à des "mesures visant à utiliser efficacement l'existant".

Il n'y a donc pas d'adaptation du réseau des routes nationales en fonction des besoins démographique et économique. Les mesures énumérées par le Conseil fédéral peuvent éventuellement contribuer à une meilleure utilisation du réseau existant, mais cette manière de procéder ne suffit pas face à la croissance de la population et à une augmentation encore plus importante de la charge de trafic sur les routes nationales, et ce depuis des années.

Nous demandons donc expressément que les routes nationales, infrastructure de transport la plus importante pour l'économie suisse, continuent de faire l'objet de perspectives à long terme, conformément aux besoins. Pour les générations futures, l'abandon d'une planification à long terme du réseau des routes nationales serait irresponsable, d'autant que le Parlement peut à tout moment abandonner un projet routier. Des travaux de planification, qui durent souvent des décennies, doivent moins être interrompus que le peuple et les cantons ont adopté largement, en votation populaire du 12.02.2017 (FORTA), l'article 83 Cst, dont la teneur est la suivante :

La Confédération et les cantons veillent à garantir l'existence d'une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays.

En outre, la décarbonisation progressive du trafic routier motorisé et le rejet en votation populaire du 13.06.2021 de la révision totale de la loi sur le CO2 font qu'un blocage de la planification autoroutière au nom de la protection du climat n'est plus légitime.

Amélioration de l'efficacité lors de l'élaboration des projets routiers

Comme le constate le Conseil fédéral, la mise en œuvre des projets routiers décidés par le Parlement connaît malheureusement des retards.

En ce sens, si l'on examine concrètement les différents projets, on constate que certains processus internes à l'administration sont redondants. Ainsi, une consultation des offices fédéraux est lancée à plusieurs reprises à propos des différentes étapes de l'élaboration d'un projet, sans utilité évidente pour la collectivité.

Nous proposons donc de rationaliser nettement l'étude de projet sur cet aspect, afin que les projets routiers ne soient pas retardés par des processus internes à l'administration fédérale et que les décisions du Parlement soient mises en œuvre de manière efficace.

Une vision multimodale pour les projets d'agglomération et le PRODES Routes nationales

Lors de sa conception, le programme en faveur du trafic d'agglomération a été pensé comme une mesure parallèle au programme de développement stratégique des routes nationales (PRODES Routes nationales), qui vise à maintenir la fonctionnalité du réseau des routes nationales, de sorte que le volume de trafic en nette augmentation dans les agglomérations puisse être maîtrisé.

Comme le Conseil fédéral l'a constaté dans son rapport en réponse au postulat Burkart 18.3606 « Résoudre le problème des interfaces entre les routes nationales et le réseau routier en aval », le problème des interfaces entre le réseau des routes nationales et le trafic d'agglomération s'est toutefois encore aggravé ces dernières années de nombreuses interfaces des grandes agglomérations sont surchargées aux heures de pointe. Les plus fortes surcharges sont constatées aux heures de pointe du soir, lorsque les trafics liés au travail, aux loisirs et aux achats se superposent.

Cela entraîne un risque accru d'accidents et se traduit par des bouchons jusque sur les ceintures autoroutières, ou par des embouteillages sur le réseau routier local, entravant ainsi les transports publics routiers (bus), ainsi que les déplacements à vélo.

Nous demandons donc que la Confédération (l'OFROU et l'ARE) veille, avec les cantons concernés, à une vision réellement multimodale dans les agglomérations, qui prend en compte l'importance de l'ensemble des modes et moyens de transport, y compris du trafic individuel motorisé qui doit idéalement pouvoir être reporté sur les ceintures autoroutières d'agglomérations (principe d'accessibilité par « poches », comme dans le projet d'agglomération Lausanne-Morges / PALM).

Caractère contraignant pour les autorités de stratégies non approuvées par le Parlement

Le Projet de territoire Suisse, le Plan sectoriel des transports, les Perspectives de transport 2050, la stratégie climatique à long terme de la Suisse, la Stratégie Biodiversité Suisse et la Stratégie Sol Suisse sont mentionnés dans le message du Conseil fédéral - sous la rubrique "Stratégies du Conseil fédéral" - comme "stratégies et objectifs supérieurs de la Confédération", bien que ces documents internes à l'administration fédérale n'aient jamais été adoptés par le Parlement.

Il n'est donc tout simplement pas acceptable que ces documents dits contraignants pour les autorités à tous les niveaux, documents qui ne sont ancrés ni dans la Constitution fédérale (Cst) ni dans la loi (rejet en votation populaire du 13.06.2021 de la révision totale de la loi sur le CO2), soient contraignants en ce qui concerne le développement de l'infrastructure routière. D'autant que le peuple et les cantons ont adopté largement, en votation populaire du 12.02.2017 (FORTA), l'article 83 Cst, dont la teneur est la suivante :

La Confédération et les cantons veillent à garantir l'existence d'une infrastructure routière suffisante dans toutes les régions du pays.

Enveloppe financière des routes nationales 2024-2027 pour l'exploitation et l'entretien ainsi que pour l'aménagement dans le sens d'adaptations

3. L'ampleur du plafond de dépenses Routes nationales 2024-2027 est-elle compréhensible ?

Oui, selon le rapport explicatif de la présente consultation, cette enveloppe budgétaire nous semble compréhensible.

Programme de développement stratégique des routes nationales

4) Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet en ce qui concerne l'ampleur des projets ?

Nous soutenons les projets routiers proposés, mais il s'agit d'un minimum permettant d'assurer le maintien d'une infrastructure routière fonctionnelle.

Compte tenu de la forte évolution de la population et du volume de trafic selon les différents scénarios des perspectives de trafic 2050, il est nécessaire que la planification et la réalisation des projets routiers puissent être accélérées, afin que l'infrastructure de transport de loin la plus importante en Suisse soit développée en fonction des besoins démographique et économique.

5) Comment jugez-vous l'attribution des projets d'extension aux horizons de réalisation et à l'étape d'aménagement 2023 ?

En principe, le projet du Conseil fédéral prévoit pour l'étape d'aménagement 2023 les projets d'extension qui présentent la maturité nécessaire en termes de planification.

Autres remarques

6. Quelles sont vos autres remarques concernant le projet mis en consultation ?

Nous déplorons la difficulté à réaliser les adaptations du réseau autoroutier décidées par le Parlement et comptons en ce sens sur la meilleure collaboration possible entre l'OFROU, d'une part, et les cantons de Vaud et Genève, d'autre part, en ce qui concerne, premièrement, le projet de suppression du goulet autoroutier de Crissier (respect de la convention tripartite de 2021 entre, notamment, l'OFROU et le canton de Vaud) et, deuxièmement, le projet de 3^e voie autoroutière entre la frontière franco-genevoise et la ville vaudoise de Nyon.

Nous soutenons par ailleurs une nouvelle fois l'inscription de la Traversée du lac, à Genève, dans l'Arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales (« plan directeur autoroutier suisse »).

Enfin, d'une manière générale et dans l'attente des projets d'augmentation de capacité des autoroutes programmés dans le canton de Vaud, nous soutenons le recours à l'activation des bandes d'arrêt d'urgence.

Via email a:
netzplanung@astra.admin.ch

Mendrisio, 15 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori, vi inoltriamo la presa di posizione dei Cittadini per il territorio sul Progetto in consultazione.

La nostra Associazione si impegna da anni nella tutela del territorio del Mendrisiotto e Basso Ceresio e non può che guardare con grande preoccupazione al progetto in consultazione, in particolare per quanto riguarda il potenziamento della A2 tra Lugano e Mendrisio.

Preoccupazione che avevamo già espresso in una lettera alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga del 22 febbraio 2021, inoltrata congiuntamente a ATA SI e Iniziativa delle Alpi.

Ci auguriamo che le nostre osservazioni vengano prese in considerazione.

Distinti saluti, per i Cittadini per il territorio,

Grazia Bianchi



Ivo Durisch



In copia a:
Dipartimento del territorio
Commissione ambiente e territorio

**Questionario sul progetto posto in consultazione
relativo al limite di spesa 2024–2027,
alla fase di potenziamento 2023,
al credito d'impegno e
all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali**

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?
No, siamo contrari agli ampliamenti delle strade nazionali per motivi ambientali, di tutela del paesaggio e di protezione del clima.
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
Sì:
 - a. l'impatto che i diversi progetti avranno sul territorio. A pag. 16 del Rapporto esplicativo si può leggere: *"Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra"* affermazioni che condividiamo, le generiche dichiarazioni di *"impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse"* non ci rassicurano per niente ;
 - b. l'insensatezza di realizzare/potenziare autostrade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2.
3. Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?
4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?
5. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

a. Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Condividiamo l'archiviazione di questo progetto: la nostra Associazione non ha mai sostenuto questa strada.

b. Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Siamo d'accordo con i lavori di manutenzione, del resto già in corso, su questa tratta, nelle gallerie ma non solo.

Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su questo tratto. Segnaliamo tra l'altro che il Rapporto esplicativo contiene un errore piuttosto grave a pag 120, dove si parla "dell'allargamento delle due canne della galleria di Maroggia", mentre in realtà, come del resto si può leggere sul sito di USTRA, il progetto prevede "la costruzione di due nuove

gallerie autostradali a due corsie più corsia di emergenza, (...) per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia (...)" . Non è inoltre menzionato l'allargamento a tre corsie delle gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga "la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto" abbia addirittura deciso di trasferire l'opera "dall'Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030", senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà di popolazione, associazioni ambientaliste, Comuni (Consigli comunali e Municipi) e partiti politici.

Tanto più delusi perché Simonetta Sommaruga aveva risposto a una lettera di Cittadini per il territorio, ATA e Iniziativa delle Alpi che "un requisito per l'approvazione del progetto da parte del Consiglio federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte".

Nessuno dei due requisiti è in realtà soddisfatto: del sostegno della regione abbiamo già detto, per quanto riguarda gli aspetti ambientali la costruzione di due nuovi svincoli a Grancia e Melano (occupando nel secondo caso un terreno pregiato), l'allargamento del ponte diga di Melide e la realizzazione di diversi altri manufatti, non corrispondono a rispetto per il territorio.

Melano in particolare, non solo non avrà nessun beneficio dal progetto, ma subirà addirittura un grave peggioramento "grazie" al nuovo svincolo.

Inoltre i cantieri stravolgeranno un territorio già sottoposto a grandi pressioni per una decina d'anni.

Questo progetto nel suo complesso sottrae ulteriore spazio verde al territorio del Mendrisiotto, un territorio di pochi km² su cui passano tutte le vie di transito nazionali e internazionali e che in passato ha già dovuto sacrificare preziose porzioni di aree libere a favore delle vie di comunicazione e a scapito della qualità di vita dei suoi cittadini.

Inoltre per quanto riguarda le problematiche che il progetto pretende di risolvere facciamo notare quanto segue:

a. i problemi sul tratto autostradale in questione si presentano sostanzialmente in direzione nord tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino e in direzione sud tra le 17.00 e le 18.30 a causa del traffico dei pendolari, di cui più della metà sono lavoratori frontalieri;

b. crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere da incentivare anche con vantaggi finanziari;

c. bisognerebbe puntare maggiormente sul mobility pricing, attraverso un progetto modello in entrata e uscita da Lugano.

Inoltre le abitudini della popolazione sono cambiate. Durante e dopo la pandemia la possibilità di tele lavoro ha ridotto notevolmente il numero di transiti giornalieri.

In aggiunta a questo la popolazione del Canton Ticino, secondo le statistiche ufficiali, sta diminuendo.

La previsione del numero di transiti giornalieri è quindi da rivalutare.

In conclusione ci teniamo a ribadire che la maggioranza dei cittadini del Mendrisiotto **non vuole** questo nuovo progetto autostradale, che un aumento di capacità della rete autostradale, come di fatto è questo progetto, porterà maggiore traffico alla **regione più inquinata della Svizzera**, una regione che nel prossimo futuro sarà confrontata con i maggiori afflussi di traffico merci su gomma dovuti al raddoppio del tunnel del Gottardo. Ricordiamo che le cittadine e i cittadini del Mendrisiotto avevano votato contro la seconda galleria autostradale attraverso le Alpi.



Cittadini per il territorio del Luganese

Via email a:
netzplanung@astra.admin.ch

Lugano, 30 aprile 2022

Procedura di consultazione PoLuMe 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali.

Gentili Signore, egregi Signori,

vi inoltriamo la presa di posizione dei *Cittadini per il territorio del Luganese* sul Progetto in consultazione.

La nostra Associazione si impegna nella tutela del territorio del Luganese e non solo. Il progetto PoLuMe riguarda soprattutto il Mendrisiotto, una regione che da decenni subisce le conseguenze nefaste dell'eccessivo traffico su tutta la rete stradale. Esprimiamo quindi la nostra piena solidarietà ai cittadini del Mendrisiotto che si oppongono in modo chiaro al potenziamento dell'A2 tra Lugano e Mendrisio.

Ma il progetto ha forti ripercussioni anche sul Luganese dove presumibilmente si formeranno ulteriori intasamenti, alle uscite autostradali di Lugano Sud e di Lugano Nord

Noi riteniamo che le autorità debbano intervenire attivamente per scongiurare qualsiasi aumento del traffico stradale e anzi impegnarsi ufficialmente per riportare il carico autostradale al livello del passato, quando, a inizio secolo, le congestioni e l'intensità del traffico erano tollerabili. Per cogliere l'obiettivo della riduzione del traffico sulla A2 vanno potenziati i trasporti pubblici, in particolare la ferrovia, e non l'autostrada.

L'ingegnere del traffico J.J. Leeming aveva descritto già nel 1969 l'effetto perverso dello sviluppo delle strade:

«Autostrade e circonvallazioni generano traffico, cioè producono del traffico addizionale, nei seguenti modi: a) inducendo le persone a effettuare spostamenti che non avrebbero altrimenti intrapreso, rendendo il nuovo percorso più conveniente del vecchio; b) facendo deviare le persone dal loro percorso precedente e spesso più diretto per usufruire dei vantaggi in termini di tempo della nuova strada; c) facendo affluire per shopping e visite alle città bypassate dalle circonvallazioni più persone di quando il traffico di attraversamento scoraggiava questo genere di spostamenti».

Non solo il potenziamento del calibro autostradale suscita la nostra opposizione. Riteniamo specialmente invasivi e funzionalmente inadatti, l'assetto proposto per gli svincoli di Maroggia-Melano e del Pian Scairolo perché essi non riescono ad alleggerire sufficientemente il traffico delle strade cantonali.

Consideriamo decisamente carente anche l'assetto proposto per il tratto autostradale tra Lugano sud e Lugano nord, un assetto che lascia intoccato lo stato delle cose nel Piano del Vedeggio senza curarsi di migliorare la diffusa, intollerabile paralisi della mobilità. Chiediamo che il tema della viabilità principale in questo comparto e del suo allacciamento alla A2 sia approfonditamente affrontato, considerando anche l'opzione, da noi suggerita, di inserire uno specifico nodo autostradale per il Malcantone.

Confidiamo che la Consigliera federale Simonetta Sommaruga, che ha più volte affermato di voler ascoltare il parere dei Cittadini e delle Cittadine, sia sensibile nei confronti delle ragioni che ci portano a criticare il progetto PoLuMe.

Distinti saluti

per i Cittadini per il territorio del Luganese,
Carlo Lepori, Presidente



Allegata:
Risposta alla consultazione dei Cittadini per il territorio del Mendrisiotto

In copia a:
Dipartimento del territorio Bellinzona (dt-dir@ti.ch)
Commissione ambiente e territorio del Gran Consiglio Bellinzona (sgc@ti.ch)

**Questionario sul progetto posto in consultazione
relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito
d’impegno e all’adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali**

Aspetti generali del progetto

1. Siete d’accordo con i punti essenziali del progetto?
No, siamo contrari agli ampliamenti delle strade nazionali per motivi ambientali, di tutela del paesaggio e di protezione del clima.
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
Sì:
 - a. l’impatto che i diversi progetti avranno sul territorio. A pag. 16 del Rapporto esplicativo si può leggere: “Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra” affermazioni che condividiamo, le generiche dichiarazioni di “impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse” non ci rassicurano per niente ;*
 - b. l’insensatezza di realizzare/potenziare autostrade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2.*
3. Ritenete coerente l’ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?
4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all’entità del progetto?
5. Come valutate l’assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

a. Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Condividiamo l’archiviazione di questo progetto: la nostra Associazione non ha mai sostenuto questa strada.

b. Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Siamo d’accordo con i lavori di manutenzione, del resto già in corso, su questa tratta, nelle gallerie ma non solo.

Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su questo tratto. Segnaliamo tra l’altro che il Rapporto esplicativo contiene un errore piuttosto grave a pag 120, dove si parla “dell’allargamento delle due canne della galleria di Maroggia”, mentre in realtà, come del resto si può leggere sul sito di USTRA, il progetto prevede “la costruzione di due nuove gallerie autostradali a due corsie più corsia di emergenza, (...) per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia (...)”. Non è inoltre menzionato l’allargamento a tre corsie delle gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga “la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto” abbia addirittura deciso di trasferire l’opera “dall’Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030”, senza

tenere in conto preoccupazioni e contrarietà di popolazione, associazioni ambientaliste, Comuni (Consigli comunali e Municipi) e partiti politici.

Tanto più delusi perché Simonetta Sommaruga aveva risposto a una lettera di Cittadini per il territorio, ATA e Iniziativa delle Alpi che “un requisito per l’approvazione del progetto da parte del Consiglio federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte”.

Nessuno dei due requisiti è in realtà soddisfatto: del sostegno della regione abbiamo già detto, per quanto riguarda gli aspetti ambientali la costruzione di due nuovi svincoli a Grancia e Melano (occupando nel secondo caso un terreno pregiato), l’allargamento del ponte diga di Melide e la realizzazione di diversi altri manufatti, non corrispondono a rispetto per il territorio.

Melano in particolare, non solo non avrà nessun beneficio dal progetto, ma subirà addirittura un grave peggioramento “grazie” al nuovo svincolo.

Inoltre i cantieri stravolgeranno un territorio già sottoposto a grandi pressioni per una decina d’anni.

Questo progetto nel suo complesso sottrae ulteriore spazio verde al territorio del Mendrisiotto, un territorio di pochi km² su cui passano tutte le vie di transito nazionali e internazionali e che in passato ha già dovuto sacrificare preziose porzioni di aree libere a favore delle vie di comunicazione e a scapito della qualità di vita dei suoi cittadini.

Inoltre per quanto riguarda le problematiche che il progetto pretende di risolvere facciamo notare quanto segue:

- a. i problemi sul tratto autostradale in questione si presentano sostanzialmente in direzione nord tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino e in direzione sud tra le 17.00 e le 18.30 a causa del traffico dei pendolari, di cui più della metà sono lavoratori frontalieri;*
- b crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere da incentivare anche con vantaggi finanziari;*
- c. bisognerebbe puntare maggiormente sul mobility pricing, attraverso un progetto modello in entrata e uscita da Lugano.*

Inoltre le abitudini della popolazione sono cambiate. Durante e dopo la pandemia la possibilità di tele lavoro ha ridotto notevolmente il numero di transiti giornalieri.

In aggiunta a questo la popolazione del Canton Ticino, secondo le statistiche ufficiali, sta diminuendo.

La previsione del numero di transiti giornalieri è quindi da rivalutare.

*In conclusione ci teniamo a ribadire che la maggioranza dei cittadini del Mendrisiotto **non vuole** questo nuovo progetto autostradale, che un aumento di capacità della rete autostradale, come di fatto è questo progetto, porterà maggiore traffico alla **regione più inquinata della Svizzera**, una regione che nel prossimo futuro sarà confrontata con i maggiori afflussi di traffico merci su gomma dovuti al raddoppio del tunnel del Gottardo. Ricordiamo che le cittadine e i cittadini del Mendrisiotto avevano votato contro la seconda galleria autostradale attraverso le Alpi.*

Collettivo Campo Climatico
campoclimaticoti@riseup.net

Via email a:
netzplanung@astra.admin.ch

Bellinzona, 20 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori, vi inoltriamo la presa di posizione del Collettivo Campo Climatico. Il nostro movimento si impegna nella tutela dell'ambiente e degli ecosistemi, in Ticino ed in Svizzera. Non può che guardare con grande preoccupazione al progetto in consultazione, in particolare per quanto riguarda il potenziamento della A2 tra Lugano e Mendrisio e altri ampliamenti della mobilità individuale privata. Come i recenti rapporti dell'IPCC hanno ancora una volta sottolineato, ci troviamo al punto di non ritorno per scongiurare il peggio della crisi ecologica in atto. Ogni espansione del traffico motorizzato individuale porterà solo a più inquinamento, più sfruttamento delle risorse, e il collasso del nostro ecosistema. Tutti i progetti che si basano sull'uso di combustibili fossili e che implicano un uso maggiore di risorse fossili devono essere abbandonati. Al posto di questi progetti, sarebbero auspicabili investimenti in progetti di salvaguardia del territorio, della biodiversità e di mobilità pubblica sostenibile (vie ciclabili, trasporto pubblico potenziato, divieti di mezzi a combustibili fossili, etc.)

Ci auguriamo che le nostre osservazioni vengano prese in considerazione.

Distinti saluti, per Collettivo Campo Climatico Ticino,

Floriano Crivelli

In copia a:
Dipartimento del territorio
Commissione ambiente e territorio

**Questionario sul progetto posto in consultazione
relativo al limite di spesa 2024–2027,
alla fase di potenziamento 2023,
al credito d’impegno e
all’adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali**

Aspetti generali del progetto

1. Siete d’accordo con i punti essenziali del progetto?
No, siamo contrari agli ampliamenti delle strade nazionali per motivi ambientali, di tutela del paesaggio e di protezione del clima.
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
Sì:
 - a. l’impatto che i diversi progetti avranno sul territorio. A pag. 16 del Rapporto esplicativo si può leggere: *“Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra”* affermazioni che condividiamo, le generiche dichiarazioni di *“impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse”* non ci rassicurano per niente ;
 - b. l’insensatezza di realizzare/potenziare autostrade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2.
3. Ritenete coerente l’ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?
4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all’entità del progetto?
5. Come valutate l’assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

a. Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Condividiamo l’archiviazione di questo progetto.

b. Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Siamo contrari al potenziamento della A2 su questo tratto. Segnaliamo tra l’altro che il Rapporto esplicativo contiene un errore piuttosto grave a pag 120, dove si parla “dell’allargamento delle due canne della galleria di Maroggia”, mentre in realtà, come del resto si può leggere sul sito di USTRA, il progetto prevede “la costruzione di due nuove gallerie autostradali a due corsie più corsia di emergenza, (...) per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia (...)”. Non è inoltre menzionato l’allargamento a tre corsie delle

gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga “la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto” abbia addirittura deciso di trasferire l’opera “dall’Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030”, senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà di popolazione, associazioni ambientaliste, Comuni (Consigli comunali e Municipi) e partiti politici.

Tanto più delusi perché Simonetta Sommaruga aveva risposto a una lettera di Cittadini per il territorio, ATA e Iniziativa delle Alpi che “un requisito per l’approvazione del progetto da parte del Consiglio federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte”.

Nessuno dei due requisiti è in realtà soddisfatto: del sostegno della regione abbiamo già detto, per quanto riguarda gli aspetti ambientali la costruzione di due nuovi svincoli a Grancia e Melano (occupando nel secondo caso un terreno pregiato), l’allargamento del ponte diga di Melide e la realizzazione di diversi altri manufatti, non corrispondono a rispetto per il territorio.

Melano in particolare, non solo non avrà nessun beneficio dal progetto, ma subirà addirittura un grave peggioramento “grazie” al nuovo svincolo.

Inoltre i cantieri stravolgeranno un territorio già sottoposto a grandi pressioni per una decina d’anni.

Questo progetto nel suo complesso sottrae ulteriore spazio verde al territorio del Mendrisiotto, un territorio di pochi km² su cui passano tutte le vie di transito nazionali e internazionali e che in passato ha già dovuto sacrificare preziose porzioni di aree libere a favore delle vie di comunicazione e a scapito della qualità di vita dei suoi cittadini.

Inoltre per quanto riguarda le problematiche che il progetto pretende di risolvere facciamo notare quanto segue:

- a. i problemi sul tratto autostradale in questione si presentano sostanzialmente in direzione nord tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino e in direzione sud tra le 17.00 e le 18.30 a causa del traffico dei pendolari, di cui più della metà sono lavoratori frontalieri;
- b. crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere da incentivare anche con vantaggi finanziari;
- c. bisognerebbe puntare maggiormente sul mobility pricing, attraverso un progetto modello in entrata e uscita da Lugano.

Inoltre le abitudini della popolazione sono cambiate. Durante e dopo la pandemia la possibilità di tele lavoro ha ridotto notevolmente il numero di transiti giornalieri.

In aggiunta a questo la popolazione del Canton Ticino, secondo le statistiche ufficiali, sta diminuendo.

La previsione del numero di transiti giornalieri è quindi da rivalutare.

In conclusione ci teniamo a ribadire che la maggioranza dei cittadini del Mendrisiotto **non vuole** questo nuovo progetto autostradale, che un aumento di capacità della rete autostradale, come di fatto è questo progetto, porterà maggiore traffico alla **regione più**

inquinata della Svizzera, una regione che nel prossimo futuro sarà confrontata con i maggiori afflussi di traffico merci su gomma dovuti al raddoppio del tunnel del Gottardo. Ricordiamo che le cittadine e i cittadini del Mendrisiotto avevano votato contro la seconda galleria autostradale attraverso le Alpi.

Inviato per e-mail a:
netzplanung@astra.admin.ch

Melano, 30 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori,

vi inviamo la presa di posizione del Comitato promotore della petizione *No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio* sul progetto in consultazione.

Il Comitato promotore della petizione ha raccolto 6'306 firme, consegnate il 5 maggio 2021 alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga, contrarie al progetto PoLuMe, a testimonianza che vi è una forte preoccupazione per il progetto di potenziamento dell'asse autostradale tra Lugano e Mendrisio; una zona fortemente condizionata dal traffico e dalle conseguenze ambientali e territoriali di cui soffre da tempo la popolazione residente.

Il Comitato è intervenuto a vari livelli e con azioni diverse per sostenere l'opposizione dei firmatari della petizione e ha altresì diffuso ai Consigli comunali del Basso Ceresio e del Mendrisiotto una risoluzione di opposizione al progetto di potenziamento dell'autostrada tra Lugano e Mendrisio (PoLuMe), che è stata finora accolta dai Consigli comunali di Mendrisio, Balerna, Riva San Vitale e Melano.

Augurandoci che le nostre osservazioni e preoccupazioni possano essere prese in considerazione, l'occasione ci è gradita per inviarvi i nostri migliori saluti.

Per il comitato promotore della petizione
No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio

Marzio Proietti

Nadia Gilardi

Sofia Mangili

Simona Fumagalli

Camillo Mangili

Jgor Zocchetti

Copia a:

Dipartimento del territorio

Commissione ambiente, territorio ed energia

Commissioni regionali dei trasporti del Canton Ticino

Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
3. Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?
4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?
5. Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

6. Altre osservazioni

Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Opposizione e preoccupazione nella popolazione

Il Comitato promotore della petizione si fa interprete delle 6'306 firme raccolte, a testimonianza di un'ampia e forte preoccupazione nella popolazione per il progetto di potenziamento dell'asse autostradale tra Lugano e Mendrisio, in una zona già fortemente condizionata dal traffico. Le firme raccolte provengono per il 55% dal Mendrisiotto e Basso Ceresio, per il 24% dal Luganese, per il 15% dal resto del Ticino e per il restante 6% da fuori Cantone¹.

Il 30 gennaio 2021 dei cittadini contrari al progetto di potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio hanno lanciato una petizione indirizzata alla Consigliera federale Simonetta Sommaruga, responsabile del DATEC. Le richieste della petizione al Consiglio federale sono le seguenti:

1. Di respingere il progetto dell'USTRA per il potenziamento dell'A2 tra Lugano e Mendrisio (terza corsia dinamica), perché non risolve il problema attuale del traffico e avrà un forte impatto sul territorio, sia durante la realizzazione (cantieri) sia a opera conclusa.
2. Di iniziare a pianificare in modo coordinato a livello regionale la circonvallazione in galleria e/o la copertura dell'A2 nei centri abitati del Mendrisiotto e Basso Ceresio. Solo in questo modo è possibile ottenere un reale miglioramento paesaggistico e ambientale nella regione.
3. Di pianificare e realizzare in modo coordinato i grandi progetti sulle vie di transito nazionali a sud di Lugano (AlpTransit e futuri interventi sull'A2), per un utilizzo efficace delle risorse finanziarie e del territorio. La qualità di vita della popolazione può essere tutelata solo coordinando queste grandi infrastrutture.

¹ Dati pubblicati su <https://no-terzacorsia-a2.ch/petizione-moduli-firme/>

La petizione quindi, oltre ad opporsi al progetto PoLuMe così come presentato dall'USTRA, chiede anche che i centri abitati di Mendrisiotto e Basso Ceresio siano infine liberati dall'autostrada N2 mediante una circonvallazione in galleria e/o una copertura parziale dell'autostrada e che venga garantito un coordinamento tra i futuri grandi progetti previsti sulle infrastrutture di trasporto nazionali a sud di Lugano.

Accanto alla promozione e diffusione della petizione, il comitato si è impegnato a livello politico per cercare di ottenere risposte e maggiori garanzie per tutelare la salute della popolazione e il territorio in caso di realizzazione del progetto, in particolare mediante l'inoltro di alcuni atti parlamentari a livello comunale, cantonale e federale; molti dei quali sono pubblicati sul sito².

Osservazioni al progetto

Il progetto di potenziamento dell'autostrada N2 tra Lugano e Mendrisio (PoLuMe), per il quale sono stati stanziati dal parlamento 913 milioni (Messaggio 18.066³, fondo FOSTRA), ha lo scopo di eliminare i problemi di capacità mediante la creazione di una terza corsia dinamica. Nel Rapporto esplicativo PROSTRA aggiornato (p. 48) il costo del progetto è ora indicato in 1053 milioni. Notiamo tuttavia che nelle diverse presentazioni e informazioni pubbliche (fornite dalla filiale ticinese di USTRA), il costo del progetto è indicato in 1800 milioni: ciò è probabilmente dovuto ai costi di manutenzione necessaria per una tratta che ormai raggiunto 55 anni di vita! Siamo quindi d'accordo con i lavori di manutenzione, del resto già in corso, su questa tratta.

Siamo invece contrari al progetto presentato, che porterà ad un aumento della capacità autostradale senza tuttavia prevedere delle reali misure di compensazione a protezione della salute dei residenti e dell'ambiente e a tutela del territorio.

In particolare, non possiamo assolutamente concordare con l'affermazione riportata nel Rapporto esplicativo PROSTRA (p. 33) relativo all'importante adeguamento subito dal progetto "...per contenere decisamente gli effetti negativi per popolazione e ambiente nell'area sensibile del ponte-diga di Melide." Il progetto – se non per la realizzazione della circonvallazione di Bissone – non modificherà per nulla l'assetto attuale dell'autostrada, né tantomeno l'impatto negativo dovuto all'inquinamento ambientale e fonico e al suo inserimento nel territorio. Questi aspetti, che condizionano già oggi fortemente la regione, non faranno che peggiorare a causa del previsto potenziamento; e questo senza nessuna concreta compensazione dell'aggravio per la popolazione residente. Non è unicamente l'area del ponte-diga di Melide ad essere sensibile e meritevole di protezione, ma tutto il Basso Ceresio e tutto il Mendrisiotto. Il Ticino meridionale è infatti una regione con un considerevole valore paesaggistico, naturalistico e storico-culturale. Il Monte San Giorgio (patrimonio mondiale dell'UNESCO) e il Monte Generoso sono iscritti nell'Inventario federale dei paesaggi e dei monumenti naturali (IFP)⁴ e numerosi paesi della regione (Arogno, Bissone, Melano, Mendrisio, Riva San Vitale e Rovio; solo per citarne alcuni) sono iscritti nell'Inventario federale degli insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale ISOS⁵. Il tracciato autostradale è una ferita nel territorio di quest'area di pregio ed è all'origine di un importante degrado paesaggistico e ambientale, con ricadute negative anche sul turismo locale. Siamo convinti che la riqualifica ambientale, paesaggistica e urbanistica, in caso di interventi di una certa importanza sulle infrastrutture di transito - come per PoLuMe -, dovrebbe avere un peso uguale, se non superiore,

² <https://no-terzacorsia-a2.ch/atti-parlamentari/>

³ Messaggio 18.066 Strade nazionali 2020-2023, fase di potenziamento 2019 delle strade nazionali e credito di impegno. Limite di spesa

⁴ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/paesaggio/info-specialisti/sviluppare-e-preservare-la-qualita-del-paesaggio/paesaggi-d-importanza-nazionale/inventario-federale-dei-paesaggi-siti-e-monumenti-naturali-dimp.html>

⁵ <https://www.bak.admin.ch/bak/it/home/baukultur/isos-und-ortsbildschutz.html>

a quello dato alla risoluzione dei problemi del traffico. Il progetto PoLuMe da questo punto di vista prevede invece unicamente la circonvallazione del nucleo di Bissone, e con grande svantaggio dei comuni limitrofi, che saranno penalizzati dalla realizzazione di nuovi semi-svincoli, da un aumento del traffico e da imponenti cantieri decennali, senza ottenere alcun beneficio concreto dal punto di vista ambientale e paesaggistico e con un peggioramento della qualità di vita, in particolare della salute e del carico di rumore. Progetti come PoLuMe, incompleti, circoscritti e che spostano il problema di qualche chilometro soltanto, rischiano unicamente di peggiorare la situazione nella regione e di aumentare il sentimento di esasperazione già presente nella popolazione. Non comprendiamo quindi la decisione di scartare le varianti dello studio preliminare del 2013⁶ che prevedevano la realizzazione di nuove soluzioni, in particolare nuovi tracciati, che avrebbero permesso di dismettere tratte in attività da molti decenni e con un forte impatto sul territorio e sulla popolazione.

La tratta autostradale toccata dal progetto è la più trafficata del Cantone Ticino: il traffico giornaliero medio annuo sulla N2 è di 73'806 veicoli a Grancia, seguito a ruota da Maroggia con 70'397 veicoli (dati USTRA 2018)⁷. In pochi chilometri in linea d'aria, pigiati tra il Monte Generoso e il lago Ceresio si trovano due importanti vie di comunicazioni internazionali (ferrovia e autostrada N2) e una regionale (strada cantonale), che, per mancanza di territorio, tagliano in due i paesi. Nella regione sussiste una reale situazione di emergenza ambientale, dovuta al superamento regolare dei limiti di legge delle polveri fini e di altre sostanze inquinanti, alle quali la popolazione è quotidianamente esposta. Numerose abitazioni lungo l'asse autostradale sono inoltre esposte al rumore originato dal traffico stradale con valori immissioni foniche oltre il limite di legge (inquinamento fonico). Il persistente inquinamento ambientale e fonico, all'origine di varie malattie, riduce fortemente la qualità di vita dei residenti, in particolare delle fasce più sensibili come bambini e anziani^{8,9}.

La messa in galleria dell'autostrada N2 da Bissone a Mendrisio permetterebbe di sgravare un territorio pesantemente toccato dalle vie di comunicazione da oltre 60 anni, di migliorare le condizioni ambientali e di salute dei cittadini e di liberare e rendere accessibili alla popolazione terreni pregiati vicino al lago.

Riteniamo inoltre che, prima di attuare il potenziamento della capacità di transito della tratta autostradale, vada sfruttato appieno l'incremento dell'efficienza del trasporto pubblico, attraverso le linee d'azione indicate nel rapporto esplicativo PROSTRA (punto 1.1.6.2, pp.12-14)

La creazione di una terza corsia dinamica incentiva l'uso del mezzo privato motorizzato e vanifica i recenti e grandi sforzi (finanziari, ma non solo) presi dalla Confederazione e dal Cantone Ticino¹⁰ per potenziare i mezzi pubblici e la mobilità alternativa. L'aumento di capacità può forse migliorare la fluidità del traffico sulla tratta per un breve periodo, ma, oltre a non risolvere i colli di bottiglia all'entrata dei centri urbani, a lungo termine può portare ad un peggioramento della situazione (traffico indotto) e al conseguente aggravio del già importante inquinamento fonico e dell'aria.

A questo scopo sono da prediligere e incrementare misure normative, misure economiche (incentivi/disincentivi) sia per i privati, sia per i datori di lavoro (telelavoro, trasporti aziendali, car pooling, parcheggi al confine, eccetera).

Le stime utilizzate per calcolare l'aumento del traffico, che giustificano secondo il rapporto esplicativo PROSTRA un potenziamento dell'asse autostradale Lugano sud – Mendrisio, andrebbero riconsiderate alla luce dei cambiamenti che gli effetti della pandemia avranno sul modo e sui tempi di organizzare il

⁶ Autostrada N2, Regione Lugano-Mendrisio, Studio preliminare (Rapporto-sintesi_2013-03-21)

⁷ *La mobilità in Ticino 2019 (2020)* Bellinzona, Dipartimento del territorio.

⁸ <https://www.swissinfo.ch/ita/il-ticino-soffoca-nelle-polveri-fini/6472804>

⁹ http://www.caffe.ch/stories/cronaca/64508_per_i_veneni_nellaria_sei_vittime_al_giorno/

¹⁰ Il Gran Consiglio ha approvato di recente degli investimenti milionari per promuovere il trasporto pubblico (461,4 milioni per tutto il Cantone) e il Consiglio di Stato ne ha richiesti altri per provvedimenti a favore della mobilità aziendale (2 milioni) e della mobilità combinata (1 milione).

lavoro in futuro. Bisogna inoltre considerare che in Ticino l'evoluzione demografica prevede una diminuzione e invecchiamento della popolazione.

In generale, il potenziamento della capacità di transito previsto con il progetto PoLuMe non permetterà di soddisfare le strategie e gli obiettivi generali della Confederazione, che condividiamo, elencati nel Rapporto esplicativo PROSTRA al punto 1.4 (pp. 15-17) relativi:

- al piano settoriale dei trasporti, parte programmatica e altri dossier federali in materia,
- alla strategia climatica a lungo termine della Svizzera,
- alla strategia Biodiversità Svizzera,
- alla strategia Suolo Svizzera,
 - o Galleria risparmia suolo
- al piano nazionale di misure volte a ridurre gli stimoli sonori.
 - o Galleria riduce rumori e permette anche di filtrare l'aria inquinata

Per i motivi sopra esposti, auspichiamo fortemente l'inclusione della circonvallazione fino a Mendrisio o, in mancanza di questa, l'abbandono del progetto di potenziamento del tratto autostradale tra Lugano e Mendrisio.

Ci auguriamo inoltre che la precedenza venga data alla realizzazione anticipata di AlpTransit a sud di Lugano, in modo da poter potenziare l'utilizzo del tracciato ferroviario attuale.

Comitato promotore della petizione
No alla terza corsia tra Lugano e Mendrisio! Salviamo Mendrisiotto e Basso Ceresio

Melano, 30 aprile 2022

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Gossau, 20. April 2022

**Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbaus
schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des
Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

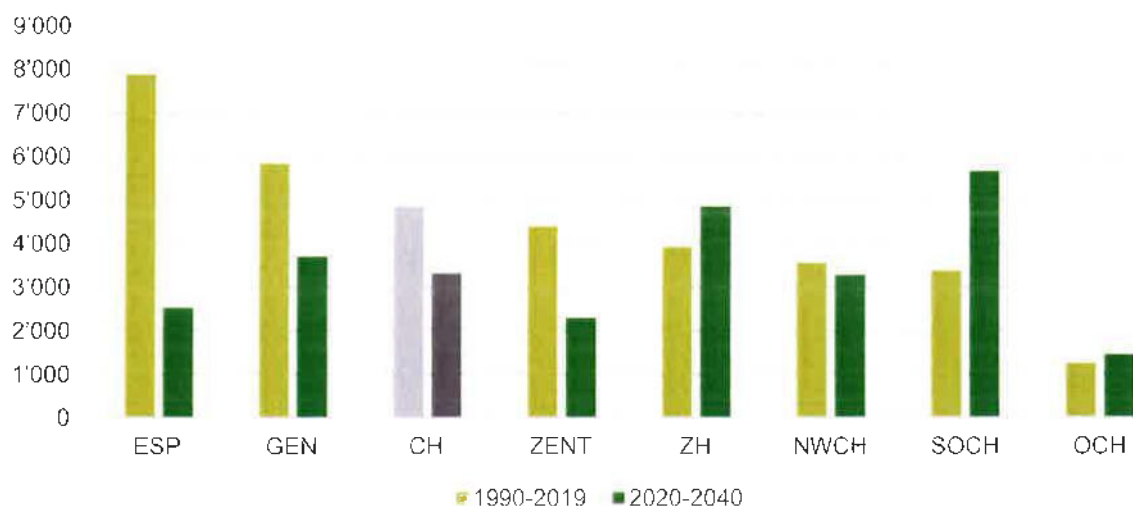
Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubri-
zierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu
können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von
nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass **alle Landesteile** und Kantone als Wohn-
und Wirtschaftsstandorte **attraktiv bleiben** und an der **wirtschaftlichen Entwicklung des Lan-
des teilhaben können.**» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshor-
izont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein
unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vor-
haben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen er-
wähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wur-
den zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung
aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilun-
gen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des
Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirt-
schaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen,
beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen in die Nationalstrassenver-
kehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwi-
schen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden
in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das
Schlusslicht.

Ausgaben Entwicklung Nationalstrassennetz nach Regionen, pro Kopf



ESP	Espace Mittelland (Bern, Freiburg, Solothurn, Neuenburg, Jura)
GEN	Genferseeregion (Waadt, Wallis, Genf)
ZH	Zürich (Zürich, Schaffhausen)
NWCH	Nordwestschweiz (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau)
ZENT	Zentralschweiz (Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden Zug)
SOCH	Südostschweiz (Graubünden, Glarus, Tessin)
OCH	Kernregion Ostschweiz (Thurgau, St.Gallen, Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh.)

Quellen: Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Strassen ASTRA, IHK-Research

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenberg tunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschnitt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg tunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fliessen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fliessen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fliessen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz¹: 6 Prozent der Ausgaben. Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Öffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA. (26. Januar 2022). STEP Nationalstrassen [Faktenblatt 4: Projekte, Zuteilung und Kosten](#).

Bodensee-Thurtal-Strasse

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr mit den damit verbundenen Potenzialen zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Berücksichtigt man zusätzlich die Oberlandstrasse im verkehrlichen Gesamtprojekt BTS/OLS, wäre die Entlastungswirkung gar noch deutlich grösser.

Der Kanton Thurgau gehörte in den vergangenen Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen. Die heutige Strasseninfrastruktur wird dem steigenden Bedürfnis nicht gerecht. Der durchschnittliche Tagesverkehr in Amriswil (23'000) und in Weinfelden (20'100) legen die Notwendigkeit der BTS offen. Die aktuelle Strassenführung der N23 ist verkehrstechnisch suboptimal und beinhaltet 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 Kilometer Velo-Alltagsrouten und 16 Schulstandorte. Zudem ist die Planung der BTS weit fortgeschritten. Der Kanton Thurgau hat dem Bund Ende 2019 ein fertiges Generelles Projekt überreicht.

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Der Wirtschaftsstandort Ostschweiz ist in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandorts Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden. Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

COOP

Logistikregion Ostschweiz-Ticino


Sig. C. Eigenmann

Christoph Eigenmann

Leiter Logistikregion Ostschweiz-Ticino



STEP Nationalstrassen: Projekte, Zuteilung, Kosten

Faktenblatt 26. Januar 2022

Aktualisiertes STEP Nationalstrassen

(Kosten brutto Kostenstand 2020, exkl. MWST, exkl. Teuerung, in Millionen Franken)

Raum	NS	Projekt	Realisierungshorizont 2030			Realisierungshorizont 2040	Weitere Realisierungshorizonte
			bereits verbindlich beschlossene Projekte	Ausbau schritt 2023*	Weitere Ausbauschritte		
GE	N1	Perly – Bernex			491		
GE	N1	Bernex – Genève Aéroport			703		
GE	N1	Genève Aéroport – Le Vengeron	57				
GE–VD	N1	Le Vengeron – Coppet			607		
GE–VD	N1	Coppet – Nyon			304		
VD	N1	Nyon – Aubonne					390
VD	N1	Aubonne – Morges Ouest				181	
VD	N1	Grand contournement de Morges				3 190	
VD	N1	Crissier	320				
VD	N1	Villars-Ste-Croix – Cossonay			115		
VD	N1	Cossonay – La Sarraz				180	
VD	N1	La Sarraz – Chavornay					232
VD	N1	Chavornay – Essert-Pittet					107
VD	N9	Villars-Ste-Croix – Vennes					520
VD	N9	La Veyre – Montreux					190
BE	N1	Weyermannshaus – Wankdorf				246	
BE	N6	Wankdorf – Muri			1 694		
BE	N6	Muri – Rubigen					137
BE	N1	Wankdorf – Schönbühl		253			
BE	N1	Schönbühl – Kirchberg		239			
BE–SO	N1	Kirchberg – Luterbach					394
BE–SO	N1	Luterbach – Härkingen	753				
SO–AG	N1	Härkingen – Wiggertal	188				
AG	N1	Wiggertal – Oftringen					83
SO–AG	N1	Oftringen – Aarau West					258
AG	N1	Aarau West – Aarau Ost					257
AG	N1	Aarau Ost – Birrfeld			377		
AG	N1	Wettingen – Dietikon				246	
ZH	N1	Dietikon – Limmattal					104
ZH	N1	Nordumfahrung Zürich	1 073				

ZH	N3	Westumfahrung Zürich (Limmattal – Urdorf-Süd)			126		
ZH	N11	Zürich Nord – Kloten Süd (Flughafen)			22		
ZH	N1	Wallisellen – Brüttisellen				91	
ZH	N1	Brüttisellen – Töss					572
ZH	N1	Glattalautobahn				3 002	
ZH	N1	Umfahrung Winterthur			909		
ZH	N4	Andelfingen – Winterthur Nord	325				
ZH	N3	Zürich Süd – Thalwil – Wädenswil					435
ZH	N3	Wädenswil – Richterswil					195
ZH	N15	Zürcher Oberlandautobahn				1 944*	
SZ	N3	Schindellegi – Pfäffikon SZ					115
SG	N1	3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)		1 244			
SG	N1	St. Gallen Neudorf – Meggenhus					126
BS–BL	N2	Rheintunnel Basel		1 873			
BL	N2	Hagnau – Augst			1 210		
AG	N3	Augst – Rheinfelden				45	
LU–NW	N2	Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd (Kriens-Hergiswil) und Rotsee – Buchrain (Ausbau Nord)	1 490				
OW	N8	Sarnen Nord - Alpnach - Lopper					177
LU–ZG	N14	Buchrain – Rütihof				240	
ZG	N4	Blegi – Rütihof	154				
SH	N4	2. Röhre Fäsenstaubtunnel		393			
SH–ZH	N4	Erweiterung Cholfirstunnel					583
GR	N13	Reichenau – Rothenbrunnen (mit Isla Bella Tunnel)					607
TI	N2	Lugano Süd – Mendrisio			1 053		
TI	N13	Collegamento autostradale, Bellinzona – Locarno				1 468*	
NE	N20	Contournement Le Locle	487				
NE	N20	Contournement La Chaux-de-Fonds	553				
GL	N17	Umfahrung Näfels	460				
GL	N17	Umfahrung Netstal				359*	
Summe: 34 147			5 860	4 002	7 611	11 192	5 482
			17 %	34 %		33 %	16 %

Kosten für die planerische Weiterbearbeitung der Projekte inklusive Landerwerb	504	300
--	-----	-----

*Kostenangaben der Kantone.

Die Kosten, die Dritte tragen, sind mitberücksichtigt und Bestandteil des Verpflichtungskredits.

Die Kostengenauigkeit der Projekte der weiteren Ausbauschnitte im Realisierungshorizont 2030, des Realisierungshorizonts 2040 und der weiteren Realisierungshorizonte liegt bei +/- 30 %.

eXtinction Rebellion Ticino
xrebellion.ch / ticino@xrebellion.ch

Via email a:
netzplanung@astra.admin.ch

Bellinzona, 20 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021/127

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentili Signore, egregi Signori, vi inoltriamo la presa di posizione del movimento eXtinction Rebellion Ticino. Il nostro movimento si impegna da anni nella tutela dell'ambiente e degli ecosistemi, in Ticino, in Svizzera e nel mondo. Non può che guardare con grande preoccupazione al progetto in consultazione, in particolare per quanto riguarda il potenziamento della A2 tra Lugano e Mendrisio e altri ampliamenti della mobilità individuale privata. Come i recenti rapporti dell'IPCC hanno ancora una volta sottolineato, ci troviamo al punto di non ritorno per scongiurare il peggio della crisi ecologica in atto. Ogni espansione del traffico motorizzato individuale porterà solo a più inquinamento, più sfruttamento delle risorse, e il collasso del nostro ecosistema. Tutti i progetti che si basano sull'uso di combustibili fossili e che implicano un uso maggiore di risorse fossili devono essere abbandonati. Al posto di questi progetti, sarebbero auspicabili investimenti in progetti di salvaguardia del territorio, della biodiversità e di mobilità pubblica sostenibile (vie ciclabili, trasporto pubblico potenziato, divieti di mezzi a combustibili fossili, etc.)

Ci auguriamo che le nostre osservazioni vengano prese in considerazione.

Distinti saluti, per eXtinction Rebellion Ticino,

Floriano Crivelli

In copia a:
Dipartimento del territorio
Commissione ambiente e territorio

**Questionario sul progetto posto in consultazione
relativo al limite di spesa 2024–2027,
alla fase di potenziamento 2023,
al credito d’impegno e
all’adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali**

Aspetti generali del progetto

1. Siete d’accordo con i punti essenziali del progetto?
No, siamo contrari agli ampliamenti delle strade nazionali per motivi ambientali, di tutela del paesaggio e di protezione del clima.
2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?
Sì:
 - a. l’impatto che i diversi progetti avranno sul territorio. A pag. 16 del Rapporto esplicativo si può leggere: *“Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra”* affermazioni che condividiamo, le generiche dichiarazioni di *“impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse”* non ci rassicurano per niente ;
 - b. l’insensatezza di realizzare/potenziare autostrade quando la politica energetica della Confederazione va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2.
3. Ritenete coerente l’ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?
4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all’entità del progetto?
5. Come valutate l’assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

a. Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Condividiamo l’archiviazione di questo progetto.

b. **Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)**

Siamo contrari al potenziamento della A2 su questo tratto. Segnaliamo tra l’altro che il Rapporto esplicativo contiene un errore piuttosto grave a pag 120, dove si parla “dell’allargamento delle due canne della galleria di Maroggia”, mentre in realtà, come del resto si può leggere sul sito di USTRA, il progetto prevede “la costruzione di due nuove gallerie autostradali a due corsie più corsia di emergenza, (...) per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia (...)”. Non è inoltre menzionato l’allargamento a tre corsie delle

gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga “la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto” abbia addirittura deciso di trasferire l’opera “dall’Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030”, senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà di popolazione, associazioni ambientaliste, Comuni (Consigli comunali e Municipi) e partiti politici.

Tanto più delusi perché Simonetta Sommaruga aveva risposto a una lettera di Cittadini per il territorio, ATA e Iniziativa delle Alpi che “un requisito per l’approvazione del progetto da parte del Consiglio federale è che la regione sostenga il progetto e che le esigenze ambientali possano essere soddisfatte”.

Nessuno dei due requisiti è in realtà soddisfatto: del sostegno della regione abbiamo già detto, per quanto riguarda gli aspetti ambientali la costruzione di due nuovi svincoli a Grancia e Melano (occupando nel secondo caso un terreno pregiato), l’allargamento del ponte diga di Melide e la realizzazione di diversi altri manufatti, non corrispondono a rispetto per il territorio.

Melano in particolare, non solo non avrà nessun beneficio dal progetto, ma subirà addirittura un grave peggioramento “grazie” al nuovo svincolo.

Inoltre i cantieri stravolgeranno un territorio già sottoposto a grandi pressioni per una decina d’anni.

Questo progetto nel suo complesso sottrae ulteriore spazio verde al territorio del Mendrisiotto, un territorio di pochi km² su cui passano tutte le vie di transito nazionali e internazionali e che in passato ha già dovuto sacrificare preziose porzioni di aree libere a favore delle vie di comunicazione e a scapito della qualità di vita dei suoi cittadini.

Inoltre per quanto riguarda le problematiche che il progetto pretende di risolvere facciamo notare quanto segue:

- a. i problemi sul tratto autostradale in questione si presentano sostanzialmente in direzione nord tra le 7.00 e le 8.30/9.00 del mattino e in direzione sud tra le 17.00 e le 18.30 a causa del traffico dei pendolari, di cui più della metà sono lavoratori frontalieri;
- b. crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere da incentivare anche con vantaggi finanziari;
- c. bisognerebbe puntare maggiormente sul mobility pricing, attraverso un progetto modello in entrata e uscita da Lugano.

Inoltre le abitudini della popolazione sono cambiate. Durante e dopo la pandemia la possibilità di tele lavoro ha ridotto notevolmente il numero di transiti giornalieri.

In aggiunta a questo la popolazione del Canton Ticino, secondo le statistiche ufficiali, sta diminuendo.

La previsione del numero di transiti giornalieri è quindi da rivalutare.

In conclusione ci teniamo a ribadire che la maggioranza dei cittadini del Mendrisiotto **non vuole** questo nuovo progetto autostradale, che un aumento di capacità della rete autostradale, come di fatto è questo progetto, porterà maggiore traffico alla **regione più**

inquinata della Svizzera, una regione che nel prossimo futuro sarà confrontata con i maggiori afflussi di traffico merci su gomma dovuti al raddoppio del tunnel del Gottardo. Ricordiamo che le cittadine e i cittadini del Mendrisiotto avevano votato contro la seconda galleria autostradale attraverso le Alpi.



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstras- sennetz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die Vorlage unterscheidet zwischen dem Zahlungsrahmen für Betrieb, Unterhalt und punktuelle Erweiterungen sowie dem Ausbauprogramm (strategisches Entwicklungsprogramm STEP) und dem damit verbundenen Verpflichtungskredit für den Ausbau von Kapazitäten mit Realisierungshorizont 2030. Ersterer beinhaltet Projekte zur Bereinigung von Defiziten in Zustand und Sicherheit, die aufgrund einer Zustandsbeurteilung durch die Kantone identifiziert wurden. Letzterer beinhaltet alle Erweiterungsprojekte, die nötig sind, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen langfristig sicherzustellen. Diese Unterscheidung in zwei Zweckgruppen ist nachvollziehbar und begrüßenswert.

Die Vorlage enthält zudem die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz («Netzbeschluss»).

Aus Sicht des FSU sind insbesondere folgende Elemente der Vorlage zu würdigen:

- Punktuelle Bereinigung des Netzbeschlusses mit Verzicht auf 40 km Netzvollendung beispielsweise in der Stadt Zürich
- STEP Nationalstrassen, Kapitel «Ausblick auf die nächste Fortschreibung»

Hingegen setzt der FSU zu folgenden Elementen seine Kritik an:

- Die schwerwiegendsten Engpässe werden in den grossen Städten und Agglomerationen erwartet. Hauptursache für diese Engpässe sei die Überlagerung des überregionalen Verkehrs mit dem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der grossen Städte und Agglomerationen (S.12 des Erläuterungsberichts). Der Verpflichtungskredit soll grösstenteils die Beseitigung dieser Engpässe ermöglichen. Die Vorlage leitet aus dem Handlungsdruck in diesen Raumtypen die Notwendigkeit zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes ab. Das vorherrschende Denkmuster der Engpassbeseitigung als Mittel zur Problembewältigung ist nicht mehr zeitgemäss und dringend zu hinterfragen. Die Lösung der Probleme der Zukunft durch eine Fortschreibung der Vergangenheit ist der falsche Ansatz. Vielmehr müssen Schiene und Strasse als korrespondierende Gefässe verstanden werden.
- Innerhalb verdichteter Siedlungen ist zudem der Fussverkehr der wichtigste Verkehrsträger. Hier fehlen in der Vorlage ernsthafte Ansätze. Es braucht eine aktive Stimulation der verkehrsträgerübergreifenden, integrierten Planung, die

auch eine Priorisierung der Massnahmen auf Schiene und Strasse aufgrund einer Gegenüberstellung der Wirkungen beinhaltet und die Integration der Siedlungsplanung bedarf. Gesamthaft betrachtet können Massnahmen aus dem STEP Schiene kombiniert mit einer konsequenten Nachfragestimulation des ÖV und einer integrierten Siedlungsplanung zu einer Entlastung der Nationalstrassen führen.

- Der FSU bezweifelt, dass der Ausbau des Nationalstrassennetzes innerhalb der metropolitanen und der grossstädtischen Agglomerationen sicherstellt, dass die Verkehrsträger entsprechend ihrer Stärke kombiniert und aufeinander sowie mit der gewünschten Raumentwicklung abgestimmt werden. Insbesondere fehlt dem FSU der Beleg, dass die Vorhaben im STEP Strasse ausreichend mit dem STEP Bahninfrastruktur und den Raumplanungsinstrumenten in den Kantonen abgestimmt sind.
- Aus konkreten Planungen wissen wir, dass die behauptete Entlastung des nachgelagerten Netzes dank Kapazitätserweiterungen auf dem Nationalstrassennetz nicht der Realität entspricht. Vielmehr führen Kapazitätserweiterungen ohne ausreichendem Verkehrsmanagement zu zusätzlichen Belastungen auf dem nachgelagerten Netz, zu Lasten der Qualität im Fussverkehr, für den Velo- und öffentlichen Verkehr.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

- Bezug zu Mobilität und Raum 2050 als verbindliche Planungsgrundlage des Bundes. Die Gesamtverkehrsstrategie aus dem Sachplan Verkehr, Teil Programm definiert den Rahmen für die Planung der Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung. Diese weist aus, dass der öffentliche Verkehr sich zum Rückgrat für die angestrebte verkehrsmittelübergreifende Mobilität entwickeln muss. Bund und Kantone bleiben die Belege schuldig, dass die vorgesehenen Erweiterungsvorhaben auch unter Berücksichtigung einer gesamtverkehrlichen Betrachtung nötig sind.
- Die räumlichen Auswirkungen der Ausbauschritte sind fachlich ungenügend tief beurteilt. Es ist fachlich schwer vertretbar, zu behaupten, dass der Ausbau der Nationalstrassen sich positiv auf die räumliche Entwicklung auswirke, ohne darzulegen, mit welchen zwingenden flankierenden Massnahmen diese Auswirkungen auch zu sichern sind. Die Anpassung des Netzbeschluss in der Stadt Zürich an die Bedürfnisse der Stadtentwicklung ist positiv zu würdigen. Die räumlichen Auswirkungen der Kapazitätserweiterungsprojekte in St. Gallen, Näfels oder Neuenburg beispielsweise sind ungenügend tief dargelegt.
- Es fehlt das Thema, Überlasten mit anderen Massnahmen als mit Ausbauten zu vermindern; hier wären weitere Massnahmen denkbar und angesichts fataler Entwicklungen zwingend zu prüfen. Z.B. Mobility Pricing: Eine auch längerfristig wirkungsvolle Massnahme zur Effizienzsteigerung und zur Abflachung von Verkehrsspitzen könnte in der Einführung eines zeitlich und räumlich differenziertem Mobility Pricing bestehen.
- Güterverkehr: 74 % des strassenseitigen Güterverkehrs werden auf Nationalstrassen abgewickelt. Gemäss den Verkehrsperspektiven 2040 des UVEK wird die Verkehrsleistung auf der Strasse bis 2040 im motorisierten Individualverkehr um 18 % und im Güterverkehr um 33 % ansteigen. Die vorgesehenen Engpassbeseitigungen werden kaum ausreichend sein, dem Güterverkehrswachstum auf der Strasse zu begegnen. Staustunden führen zu enormen Folgekosten für die Endkonsumenten.

- Die Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben, die den Wechsel zwischen den Verkehrsträgern vereinfachen, sind ein vielversprechender Ansatz für die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Elemente wie Carpooling oder Park+Pool-Plätze sind frühzeitig zu planen und nicht in den nächsten Ausbauschnitt zu verschieben.

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?

Der Umfang ist nachvollziehbar, jedoch nicht die Priorisierung der Projekte. Mit einer integrierten Bewertung von Schiene und Strasse würden Strassenausbauprojekte in metropolitanen und grosstädtischen Agglomerationen wohl kaum priorisiert werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein. Es fehlt eine fundierte und solide Prüfung bezüglich des Kriteriums «Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes» unter Berücksichtigung raumplanerischer Aspekte, insbesondere der Siedlungsbegrenzung und der Innenentwicklung. Mit der im RPG definierten Innenentwicklung werden die Infrastrukturnetze im Siedlungsgebiet künftig noch wesentlich mehr leisten müssen. Die heute in den Agglomerationen bereits oft bis an die Kapazitätsgrenzen ausgelasteten Strassennetze müssen von motorisiertem Individualverkehr entlastet werden, damit die flächeneffizienteren Verkehre noch mehr leisten können.

Wir begrünnen die langfristige Ausrichtung des Nationalstrassennetzes (S. 35): «Die Ausgestaltung des Nationalstrassennetzes innerhalb der metropolitanen und der grosstädtischen Agglomerationen stellt sicher, dass das nachgelagerte Strassennetz entlastet ist und die darauf vorgesehenen Massnahmen zur Förderung der kollektiven Verkehrsmittel sowie des Fuss- und Veloverkehrs zur Umsetzung gelangen können.»

Wir wissen von verschiedenen Projektplanungen, dass die behauptete Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes offensichtlich weder dokumentiert noch nachweisbar gesichert ist; Bsp. St.Gallen, Näfels, Neuchâtel.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

St.Gallen: 3.Röhre Rosenbergertunnel inkl. Spange Güterbahnhof

Die Kapazitätserweiterungen des Anschlusses Güterbahnhof werden das nachgelagerte Netz gemäss aktueller Planung nicht entlasten, sondern in einem Masse mehr belasten, dass gerade diese angesprochene Qualitätssicherung des Ausbaus von Velo- und Fussverkehrsinfrastrukturen nicht möglich sein wird. In der Geltenwilenstrasse sind bisher keine Veloinfrastrukturen vorgesehen und die öV-Priorisierung am Knoten Leonhardstrasse ist offenbar gefährdet. Mit der aktuellen Planung wird das innerstädtische Netz mit gegen 20'000 zusätzlichen Fahrten im Tag belastet.

Autobahnverbindung Bellinzona-Locarno

Der Kanton Tessin profitierte durch die Infrastrukturausbauten für den Schienenverkehr (NEAT) enorm. Insbesondere die Investitionen von 3.6 Mia. CHF in den Ceneri Basistunnel und die Inbetriebnahme für den Regionalverkehr 2021 führen zu einem enormen Sprung von rund 84% in den angebotenen Personenkilometern auf der Schiene. Dieser ist schweizweit herausragend und weder mit Angebotsverbesserungen im Mittelland noch in der Westschweiz vergleichbar. Die Gebiete des Sopraceneri sind durch den Viertelstundentakt zwischen Bellinzona und Locarno und einer Angebotserweiterung im Fernverkehr häufiger und schneller verbunden. Mittel- bis langfristig muss es aus Sicht der Volkswirtschaft das Ziel sein, die enormen Investitionen in die Bahninfrastruktur im Tessin durch die Nachfrage auf der Bahn aufzurechnen, um die Wirtschaftlichkeit dieser Verkehrsausbauten zu erhöhen. Deshalb ist es nötig, dass ein Ausbau der Hochleistungsstrasse zwischen Bellinzona und Locarno vor dem Hintergrund der enormen Investitionen in die Bahninfrastruktur reflektiert werden muss. Analog zur Aussage, der Netzbeschluss von 1960 sei für Zürich nicht mehr zeitgemäss, ist dies das Nichtgegenüberstellen der Investitionen in Schiene und Strasse ebenso. Wie auf S.16 des Erläuterungsberichts gefordert, sollen Synergien sowie Komplementarität zwischen den Verkehrsträgern ausgeschöpft werden, bevor in zusätzliche Infrastrukturen investiert wird.

Neuenburg: Umfahrungen Le Locle und La Chaux-de-Fonds

Das Aggloprogramm 4.Generation stützt sich auf die neue Eisenbahnverbindung zwischen Neuchâtel und La Chaux-de-Fonds (Ligne Directe, 1 Mia. CHF im STEP 30/35) als zentrales ÖV-Rückgrat. In der Folge setzt das Aggloprogramm die Ambition einer Verdoppelung des Modalsplitanteils ÖV durch eine Halbierung der Reisezeit zwischen den beiden Agglomerationen. Darauf soll konsequent der Fokus gesetzt werden. Bevor in den Ausbau der Hochleistungsstrassen in diesem Raum investiert wird, sind Alternativen zu prüfen, um die Nachfrage auf den ÖV zu lenken. Die Investitionen von je 1 Mia CHF in Nationalstrasse (Umfahrung Le Locle und La Chaux-de-Fonds) und Ligne directe sind in einer Gegenüberstellung zu bewerten.

Fäsenstaubtunnel Schaffhausen (S. 56):

«Die Erweiterung der Nationalstrassenkapazität schafft die Voraussetzung für eine weitere Verlagerung des städtischen Strassenverkehrs auf die Nationalstrasse». Dies widerspricht der Bedeutung und Funktion von Nationalstrassen gemäss Kapitel 1.1.1; es ist nicht die Aufgabe von Nationalstrassen, städtischen Verkehr zu bewältigen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

«2.3.8.3 Auswirkungen

Verbesserte verkehrliche Situation in den betroffenen Räumen

Wie in Kapitel 2.3.8.1 dargelegt, die zur Freigabe beantragten Projekte verbessern die verkehrliche Situation in den betroffenen Räumen und entlasten die Siedlungsgebiete entlang der entlasteten Strassen auf dem nachgelagerten Netz von den negativen Folgen des Verkehrs.»

Wer die konkreten Projektplanungen prüft, muss feststellen, dass das nachgelagerte Netz nicht entlastet, sondern mit den Kapazitätserweiterungsprojekten zusätzlich belastet wird.

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Per Email an
netzplanung@astra.admin.ch

Zürich-Flughafen, 11. April 2022

**Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz –
Stellungnahme Flughafen Zürich AG**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 2. Februar 2022 hat Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga interessierte Kreise eingeladen, zur oben genannten Vernehmlassung Stellung zu beziehen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns zur geplanten Teilrevision zu äussern und die diesbezüglichen Anliegen der Flughafen Zürich AG als grösste Verkehrsdrehscheibe der Schweiz mit über 2'000 Verkehrsbewegungen pro Tag, knapp 30'000 Zu- und Wegfahrten pro Tag und 3 Autobahndrehkreuzen im Umkreis 6 Kilometern zu platzieren. Die Verkehrserschliessung des Flughafens Zürich per Strasse und Schiene ist nicht nur für die Agglomeration, sondern auch für den Metropolitanraum Zürich und die ganze Schweiz von Bedeutung.

Ein Teil des Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten soll für die vorgezogene Massnahme im Hinblick auf die Realisierung der Glattalautobahn verwendet werden.

Die Flughafen Zürich AG unterstützt den diesbezüglich vorgesehenen Trassenabtausch des Bahnprojekts Brüttenertunnel zwischen Bahn und Strasse (Glattalautobahn) für 52 Millionen Franken vollumfänglich.

Der erläuternde Bericht erwähnt ebenfalls einen «grossen Handlungsdruck» für den Bau der Glattalautobahn, allerdings soll diese erst dem Realisierungshorizont 2040 zugeteilt werden. Aufgrund der Planungsvorgaben im kantonalen Richtplan, wonach das prognostizierte Bevölkerungswachstum zu

80 Prozent in bestehenden Stadtlandschaften, dazu gehört auch die Flughafenregion, stattfinden soll, wird die Bevölkerung in der Region und damit die Bedeutung des Flughafens Zürich als Knotenpunkt im Verkehr weiter zunehmen. Der starke Handlungsdruck auf den Nationalstrassen im Raum Zürich / Winterthur wird trotz der vorgesehenen Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen und für den Ausbau des Schienenverkehrs weiterhin bestehen bleiben.

Die Flughafen Zürich AG ersucht den Bund zusammen mit den relevanten Akteuren die Arbeiten für die Glattalautobahn so weit zu konkretisieren, dass der Ausbau ebenfalls dem Planungshorizont 2030 zugeteilt werden kann.

Im Weiteren schlägt der Bundesrat im erläuternden Bericht zur Vorlage vor, die Erweiterungsprojekte Limmattal – Urdorf-Süd und Zürich-Nord – Kloten-Süd (Flughafen) dem prioritären Realisierungshorizont 2030 zuzuteilen.

Die Flughafen Zürich AG unterstützt diese Zuteilung vollumfänglich.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Ronny Grau
Leiter Parking & Mobilität



Andrew Karim
Stv. Leiter Public Affairs

Per E-Mail

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

Ort/Datum Gossau, 20. April 2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie zahlreiche Anspruchsgruppen eingeladen, sich zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz vernehmen zu lassen. Die **Genossenschaft Migros Ostschweiz** dankt für diese Gelegenheit und äussert sich gerne wie folgt:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage:

Frage 1 - Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Der Aufbau und die Gliederung der Vernehmlassungsvorlage ist für die Migros Ostschweiz nicht abschliessend und unvollständig. So ist die ganze Vorlage zu sehr auf Nationalstrassen bezogen und die Querbezüge zu anderen Programmen, insbesondere den Agglomerationsprogrammen, sind zu wenig berücksichtigt. Im Folgenden werden wir uns aber vor allem auf den nicht berücksichtigten Zubringer Appenzellerland mit der Anbindung an die A1 («Gossau-Ost») fokussieren.

Schon in der Ausgangslage im Kap. 1.1.1 wird festgehalten, dass Nationalstrassen gewährleisten sollen, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können. Es wird völlig verkannt, dass zwei Kantone, nämlich Appenzell Ausserroden und Appenzell Innerrhoden, heute in keiner Art und Weise einen adäquaten Zugang zum Nationalstrassennetz der Schweiz haben. Der Kanton Appenzell Innerrhoden, der massgebend auf diesen Zubringer Appenzellerland angewiesen wäre, wird nicht einmal erwähnt.

Frage 2 - Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Grundsätzlich hält die Migros Ostschweiz fest, dass die Abstimmung Siedlung und Verkehr, auf die der Bund sonst ein sehr hohes Gewicht legt, in der Vernehmlassungsvorlage viel zu wenig berücksichtigt wurde. Wir halten fest, dass der Zubringer Appenzellerland einerseits für das zukünftige Funktionieren

von zwei Kantonen notwendig ist, andererseits aber auch den Westen der Stadt St.Gallen und die Stadt Gossau so entlastet, dass zwei heutige «Zubringer» (Strasse St. Gallen Winkeln – Herisau und Gossau – Herisau) deutlich zurückgebaut werden können.

Im Weiteren handelt es sich beim Gebiet St.Gallen West - Gossau Ost um einen der grössten Wirtschaftsräume der Schweiz. Im Verein ASGO wird versucht, mit allen massgebenden Partnern diesen Raum auch zugunsten der gesamten Schweizer Wirtschaft zu entwickeln (<https://asgo.ch/>). Heute rollt der gesamte LKW-Verkehr, von Westen herkommend, durch die Stadt Gossau. Mit dem Zubringer Appenzellerland könnte dieser massgebende Schweizer Wirtschaftsraum adäquat erschlossen werden. Im Folgenden legt die Migros Ostschweiz dar, dass ihrer Ansicht nach gerade die weiteren Aspekte auf Seite 45 der Vorlage schon in dieser Phase viel zu wenig in die Vorlage eingeflossen sind.

Aspekt Konzentration auf Abschnitte mit dem grössten Handlungsdruck:

Mit dem Zubringer Appenzellerland können die gravierenden Engpässe aus den beiden Kantonen Appenzell Ausserroden und Appenzell Innerrhoden behoben werden. Die heute erforderlichen Dossier Anlagen auf den Zubringern nach Herisau, insbesondere auf dem Zubringer vom Anschluss Gossau-West durchs historische Stadtzentrum von Gossau, ermöglichen keine adäquaten Zugänge zum Nationalstrassennetz von zwei Kantonen. St. Gallen West und Gossau können heute in den Zentren keine Innenentwicklungsprojekte mehr realisieren, weil die Verkehrsverträglichkeit nicht mehr gegeben ist. Mit dem Zubringer Appenzellerland kann auch der öffentliche Verkehr wieder stau frei durch dieses Gebiet zirkulieren.

Zahlreiche Studien, u. a. die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zentrumsentlastung Gossau oder die Studie zu den volkswirtschaftlichen und regionalwirtschaftlichen Auswirkungen des Zubringers Appenzellerland, zeigen, dass ein neuer A1 Anschluss in Gossau Ost mit einem direkten Zubringer ins Appenzellerland sowohl für den Raum St. Gallen West / Gossau Ost wie auch für das Appenzellerland grosse volkswirtschaftliche und positive gesamt verkehrliche Effekte erzeugt. Auch die Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung zeigen langfristig positive Effekte.

Aspekt Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen:

Das Gebiet Gossau–St.Gallen ist der Kern des Agglomerationsprogramms St. Gallen–Bodensee, welches in der Bewertung des 3. Programmes schweizweit als eines der Besten abgeschnitten hat. Der Zubringer Appenzellerland ist vollumfänglich im Programm der 3. Generation integriert und vorbildlich abgestimmt. Auch im kantonalen Richtplan St. Gallen ist der Zubringer schon seit längerem behördenverbindlich verankert und räumlich gesichert.

In der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr wird in verschiedenen Kapiteln die Brücke zu den Programmen «STEP Schiene» und «STEP Nationalstrasse» geschlagen und formuliert. In dieser Vorlage vermissen wir den Querbezug zu den Agglomerationsprogrammen. Es darf nicht sein, dass Nationalstrassen isoliert betrachtet werden.

Aspekt Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs:

Auch hier liegt der Fokus nur auf der Strasse. Wie wurden die Absichten von Schienenprojekten mitberücksichtigt? Im Raum St. Gallen–Gossau ist seit Jahren eine Diskussion betreffend Planung eines KV-Terminals der SBB im Gange. Auch das Projekt Cargo sous terrain sieht in diesem Raum einen Hub vor. Beide Projekte kommen nur in Frage bzw. können nur realisiert werden, wenn der Zubringer Appenzellerland realisiert ist. Nur damit wird gewährleistet, dass die Güterfeinverteilung funktioniert, die auf der Strasse erfolgen muss. **Mit der jetzigen Erschliessung sind beide Vorhaben nicht realisierbar.**

Aspekt Projektierungsstand:

Die Kantone St. Gallen und Appenzell Ausserrodern haben ihre Hausaufgaben gemacht; es liegt ein Projekt vor und die räumliche Sicherung des Korridors ist im kantonalen Richtplan und im Gelände erfolgt. Die Formulierungen bei der Beschreibung Seiten 88 und 89 greifen viel zu kurz. Insbesondere wird hier der Kanton Appenzell Innerrhodern völlig vergessen und nicht einmal erwähnt.

Aspekt Vermeidung von Problemverlagerungen:

Mit dem Zubringer Appenzellerland werden Probleme innerstädtischer Art in St.Gallen West und Gossau gelöst. Verkehrsmodellberechnungen zeigen auf, dass eine deutliche Entlastung anderer, heute massiv belasteter, Strassenabschnitte (Gossau – Herisau, Autobahnzubringer Gossau West, Autobahnanschluss St. Gallen Winkeln) zu erwarten ist.

Aspekt Ausschöpfung des Potenzials des öffentlichen Verkehrs:

Die beiden Kantone Appenzell Innerrhodern und Appenzell Ausserrodern sind betreffend Güterverkehr nicht an den ÖV angeschlossen. Mit dem Bahnnetz in den beiden Kantonen können keine Gütertransporte durchgeführt werden. Die Ostschweiz ist auf einen KV-Terminal und auf einen Hub angewiesen, insbesondere wenn Cargo sous terrain kommt. Mit den Grossverteilern Migros, Coop und Spar in diesem Raum, die von hier aus die ganze Ostschweiz beliefern, aber auch mit vielen international tätigen Firmen, die auf Bahntransporte und dann Feinverteilung auf der Strasse angewiesen sind, besteht nur mit einem Zubringer Appenzellerland die Möglichkeit, vermehrt Güter mit der Bahn in den Raum zu bringen und dann die Feinverteilung auf der Strasse vorzunehmen. Auch für das Erreichen der Klimaziele der Schweiz wird es sehr wichtig werden, dass Transportketten (weite Distanzen mit der Bahn, Feinverteilung auf der Strasse) funktionieren. So kann massiv und nachhaltig CO2 eingespart werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Frage 5 - Wie beurteilen sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Zubringer Appenzellerland, wie er auf Seite 41 der Vorlage dargelegt wird, ist durch die Bundesstellen, insbesondere das ASTRA, falsch beurteilt. Der Problemdruck für die beiden Kantone Appenzell Ausserrodern und Appenzell Innerrhodern sowie die Städte St. Gallen und Gossau mit einem der wichtigsten Wirtschaftsräume der Schweiz ist höher zu gewichten, wie im Papier beurteilt. Die allfälligen Zusatzplanungen sind sofort an die Hand zu nehmen und die Vorlage so weit zu planen, dass der Zubringer Appenzellerland im nächsten Zahlungsrahmen (2028 – 2032) Eingang findet.

Weitere Bemerkungen

Die Migros Ostschweiz stellt folgende Anträge:

- a. Die Vorlage ist zusammen mit dem Bundesamt für Raumentwicklung, dem Bundesamt für Verkehr und den Kantonen zu überarbeiten. Insbesondere die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Transportketten Schiene – Strasse muss zwingend in die Vorlage einfließen.
- b. Die Resultate der Agglomerationsprogramme sind in die Wertung einfließen zu lassen. Kantone, Gemeinden und Regionen, die ihre Hausaufgaben gut gemacht haben, sind dementsprechend zu würdigen.
- c. Der Zubringer Appenzellerland ist neu zu beurteilen unter folgenden Aspekten:
 - Die Kantone Appenzell Ausserrodern und Appenzell Innerrhodern können nur mit diesem Zubringer für die Zukunft wirkungsvoll erschlossen werden.

- Das Wirtschaftsgebiet St. Gallen West – Gossau Ost, das von gesamtschweizerischer Bedeutung ist, muss in die Überlegungen einbezogen werden. Auch hier kann insbesondere das LKW-Problem nur mit dem neuen Zubringer gelöst werden.
- Um die Klimaziele der Schweiz zu erreichen, ist es eine Notwendigkeit, die LKW-Transporte, insbesondere der grossen Grundversorger, weg von der Strasse zu bringen. Mit einem Terminal der SBB und einem Hub von Cargo sous terrain und dann die Feinverteilung mit LKW wäre dies möglich. Aber genau dafür braucht es den Zubringer Appenzellerland.

Für die wohlwollende Berücksichtigung der Anliegen der Migros Ostschweiz bedanken wir uns.

Freundliche Grüsse
Genossenschaft Migros Ostschweiz



Peter Diethelm
Geschäftsleiter



Sandro Feltscher
Leiter Direktion Logistik / Informatik

GEOINFO AG, Kasernenstrasse 69, 9100 Herisau

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Herisau, 30. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme *GEOINFO Group AG (nachfolgend GEOINFO)*

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die GEOINFO hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, *GEOINFO* ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die

GEOINFO AG

Kasernenstrasse 69 | 9100 Herisau | Tel +41 71 353 53 53
www.geoinfo.ch | herisau@geoinfo.ch | Mitglied der GEOINFO-Gruppe

Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung von *der GEOINFO* nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. *GEOINFO* hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

GEOINFO fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der

Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zählt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für *GEOINFO* ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbausritt 2023?

GEOINFO beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbausritt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbausritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich *GEOINFO* nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert *GEOINFO*, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. *GEOINFO* teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse



Adrian Eichrodt

VRP GEOINFO Gruppe | Partner | Dr. sc. techn. ETH/SIA

Gewerbe AachThurLand

Sulgen • Kradolf-Schönenberg • Erlen • Hohentannen



Gewerbe AachThurLand
c/o Messmer AG Hoch- und Tiefbau
Weinmoosstrasse 15
8583 Sulgen

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation
E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Sulgen, 7. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Geschätzte Damen und Herren

Der Gewerbeverein AachThurLand ist der Zusammenschluss der Klein- und Mittelunternehmern (KMU) und Gewerbetreibenden auf dem Gebiet der politischen Gemeinden Sulgen, Kradolf-Schönenberg, Erlen und Hohentannen. Als regionale Organisation vertreten wir die wirtschaftlichen Interessen und Anliegen gegenüber Gesellschaft, Staat und Politik. Wir erlauben uns deshalb, an der Vernehmlassung zur Umsetzung der Bodensee-Thurthal-Strasse (BTS) Stellung zu nehmen, da unsere Wirtschaftsregion vom Bundesbeschluss direkt betroffen ist. Wir beschränken unsere Stellungnahme jedoch auf die Fragen in Zusammenhang mit der Umsetzung der Bodensee-Thurthal-Strasse.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die aktuelle Nationalstrasse N23 verläuft mitten durch die beiden Gemeinden Sulgen und Erlen, welche durch das immer weiter wachsende Verkehrsaufkommen stark belastet und betroffen sind. In Erlen verläuft die Nationalstrasse direkt durch die Kerne der Nebenorte Riedt und Eppishausen und an der Schule Erlen vorbei, wo jeden Tag Kinder auf dem Pausenplatz direkt neben der Hauptstrasse spielen. Zudem führt die Strasse durch das südliche Wohngebiet von Erlen. In Sulgen staut sich der Verkehr regelmässig am nördlichen Kreisell, welcher die N23 mit den Anschlüssen ins Zentrum Sulgen und Richtung Berg/Kreuzlingen verbindet. Die N23 ist auch mit Radwegen und Fussgängerstreifen ausgestattet. Es ist schon lange nichtmehr nachvollziehbar, inwiefern die stark befahrene N23 verkehrssicherheitstechnisch noch mit den darauf verlaufenden Rad- und



Fussgängerwegen vereinbar ist. Die N23 ist daher nicht mehr zweckmässig, es braucht dringend eine alternative Verbindung zwischen dem Bodensee und Weinfeldern, welche nicht mitten durch alle Orte führt. Eine gute Alternative bietet die Bodensee-Thurthal-Strasse. Da die BTS nicht in das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde, erachten wir folglich jenes in Bezug auf den Projektumfang als unvollständig.

In sorgfältiger Voraussicht hat der Thurgau schon vor über 10 Jahren erkannt, dass die Hauptverkehrsachse N23 zeitnah an Ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Projekt zur Bodensee-Thurthal-Strasse ins Leben gerufen wurde. Die Zustände haben sich seither auf ein unerträgliches Mass zugespitzt, welches sich negativ auf das wirtschaftliche Geschehen in unserem Einzugsgebiet auswirkt und unseren Mitgliedern unnötige Opportunitätskosten verursacht. Aus dem erläuternden Bericht haben wir vernommen, dass der Bund bei der BTS nur einen geringen Problemdruck zu sehen glaubt. Genannt wird unter anderem die fehlende Vereinbarkeit mit dem Sachplan Verkehr. Dieser ist jedoch für die Umsetzung der BTS in einem ländlichen Kanton wie dem Thurgau, wo der motorisierte Individualverkehr aufgrund der hier typischen Siedlungsstruktur die dominanteste Art der Mobilität ist und auch bleiben wird, nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr stellt in den ländlichen Gebieten keine Alternative zum Individualverkehr dar, da die Kosten für eine genügende Frequenz und Abdeckung von ÖV Verbindungen um ein Vielfaches höher sind als die Kosten des Individualverkehrs. Der Sachplan Verkehr fokussiert also auf die Zentren und Agglomerationen und überträgt dort taugliche Lösungen fälschlicherweise auf den ländlichen Raum, wo diese nicht funktionieren. Indes erfüllt die BTS die Definition des Sachplan Verkehrs gemäss S. 16: «Die Nationalstrasse nimmt im Strassenverkehr, soweit ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit gewahrt sind, die Überlast des nachgelagerten Strassennetzes auf und entlastet die städtischen Kerne vom Verkehr». Die aktuelle Nationalstrasse N23 hat indes ihre Durchleitfunktion und Funktionsfähigkeit bereits verloren. Die BTS würde hingegen dieser Definition wieder gerecht werden und die Ortskerne vom Verkehr entlasten. Wir sind daher befremdet zu vernehmen, dass die BTS, deren Planung bereits abgeschlossen ist und nur noch auf die Umsetzung wartet, noch einmal einer umfassenden Prüfung unterzogen und damit auf die lange Bank geschoben werden soll.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und wenn möglich in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Gewerbe AachThurLand

Roman Messmer
Präsident

gewerbepark appenzell ag



Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 23. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme von Gewerbepark Appenzell AG Rütistrasse 49 9050 Appenzell

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Gewerbepark Appenzell AG hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Gewerbepark Appenzell AG ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen,

gewerbepark appenzell ag

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 23. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme von Gewerbepark Appenzell AG Rütistrasse 49 9050 Appenzell

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Gewerbepark Appenzell AG hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Gewerbepark Appenzell AG ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen,

gewerbepark appenzell ag

vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung der Gewerbepark Appenzell AG nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Gewerbepark Appenzell AG hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Gewerbepark Appenzell AG fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die

gewerbepark appenzell ag

Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den Gewerbepark Appenzell AG ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

gewerbepark appenzell ag

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Gewerbepark Appenzell AG beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Gewerbepark Appenzell AG nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Gewerbepark Appenzell AG, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

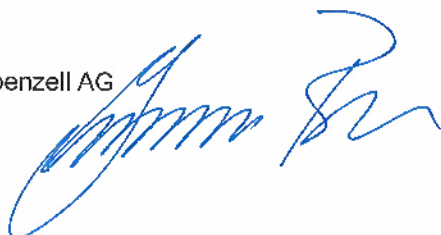
Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Gewerbepark Appenzell AG teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Bruno Inauen
Gewerbepark Appenzell AG
Rütistrasse 49
9050 Appenzell





Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Herisau, 25. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden hat die Unterlagen studiert und bedankt sich für die Möglichkeit der Stellungnahme. Der Verband nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden:

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland

verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung des Gewerbeverbands AR nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Gewerbeverband AR hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Gewerbeverband AR fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Wirtschaft und die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die bessere Anbindung einer Wirtschaftsregion – und somit Erreichung einer Chancengleichheit für die Wirtschaft – die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein

breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den Gewerbeverband AR ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar. Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Der Gewerbeverband AR beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschritt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Gewerbeverband AR nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

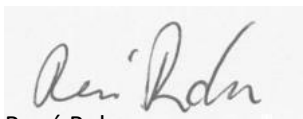
Aus diesem Grund fordert der Gewerbeverband AR, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Schlussbemerkungen

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Gewerbeverband AR teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden



René Rohner
Präsident Gewerbeverband AR



Bruno Eisenhut
Geschäftsführer Gewerbeverband AR

Kopie

- Bundesparlamentarier des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Mitglieder des Kantonsrates Appenzell Ausserrhoden
- Regierungsrat des Kantons Appenzell Innerrhoden
- Ortssektionen des Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden
- IHK St.Gallen-Appenzell
- Industrie AR
- Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden
- Gemeinderat Herisau
- Gemeinderat Waldstatt
- Politische Parteien von Appenzell Ausserrhoden



Gewerbe Thurgau Oberer Bodensee
c/o Unicumhome GmbH
St. Gallerstrasse 9a
9402 Mörschwil

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Arbon, 14. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Geschätzte Damen und Herren

Der Verein Gewerbe Thurgau Oberer Bodensee vertritt die wirtschaftlichen und gewerblichen Interessen der politischen Gemeinden Arbon, Roggwil, Berg und Freidorf. Da insbesondere die Wirtschaftsregion am oberen Bodensee vom Netzbeschluss stark betroffen ist und ein Interesse an der Netzerweiterung durch die Bodensee-Thurtalstrasse hat, um den Anschluss an die umliegenden Wirtschaftsräume zu gewährleisten, erlauben wir uns, im Vernehmlassungsverfahren eine Stellungnahme abzugeben. Wir konzentrieren uns jedoch auf die Fragen, welche in direkten Zusammenhang mit der Bodensee-Thurtalstrasse stehen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Wirtschaftsräume der Gemeinden Arbon, Roggwil, Berg und Freidorf müssen mit den angrenzenden Regionen Amriswil, Romanshorn und auch St. Gallen verbunden sein, um eine gemeinsame Entwicklung des Wirtschaftsstandortes voranzubringen. Angesichts der Überlastung der Seeachse und der bisherigen Thurtalstrasse ist die Attraktivität jedoch gering und die Entwicklung des Gewerbes entsprechend behindert. Die Orte sind für anreisende Arbeitnehmer schlecht erreichbar und für das ortsansässige Gewerbe bieten sich keine günstigen Anschlüsse Richtung Bodensee und Frauenfeld. Da die BTS nicht in das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde, erachten wir folglich jenes in Bezug auf den Projektumfang als unvollständig.

In sorgfältiger Voraussicht hat der Thurgau schon vor über 10 Jahren erkannt, dass die Hauptverkehrsachse N23 zeitnah an Ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Projekt zur Bodensee-Thurtal-Strasse ins Leben gerufen wurde. Die Zustände haben sich seither auf ein unerträgliches Mass zugespitzt, welches sich negativ auf das wirtschaftliche Geschehen in unserem Einzugsgebiet auswirkt und unseren Mitgliedern unnötige Opportunitätskosten verursacht.

Aus dem erläuternden Bericht haben wir vernommen, dass der Bund bei der BTS nur einen geringen Problemdruck zu sehen glaubt. Genannt wird unter anderem die fehlende Vereinbarkeit mit dem Sachplan Verkehr. Dieser ist jedoch für die Umsetzung der BTS in einem ländlichen Kanton wie dem Thurgau, wo der motorisierte Individualverkehr aufgrund der hier typischen Siedlungsstruktur die dominanteste Art der Mobilität ist und auch bleiben wird, nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr stellt in den ländlichen Gebieten keine Alternative zum Individualverkehr dar, da die Kosten für eine genügende Frequenz und Abdeckung von ÖV Verbindungen um ein Vielfaches höher sind als die Kosten des Individualverkehrs. Der Sachplan Verkehr fokussiert also auf die Zentren und Agglomerationen und überträgt dort taugliche Lösungen fälschlicherweise auf den ländlichen Raum, wo diese nicht funktionieren. Indes erfüllt die BTS die Definition des Sachplan Verkehrs gemäss S. 16: «Die Nationalstrasse nimmt im Strassenverkehr, soweit ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit gewahrt sind, die Überlast des nachgelagerten Strassennetzes auf und entlastet die städtischen Kerne vom Verkehr». Die aktuelle Nationalstrasse N23 hat indes ihre Durchleitfunktion und Funktionsfähigkeit bereits verloren. Die BTS würde hingegen dieser Definition wieder gerecht werden und die Ortskerne vom Verkehr entlasten. Wir sind daher befremdet zu vernehmen, dass die BTS, deren Planung bereits abgeschlossen ist und nur noch auf die Umsetzung wartet, noch einmal einer umfassenden Prüfung unterzogen und damit auf die lange Bank geschoben werden soll.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und wenn möglich in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Gewerbe Thurgau Oberer Bodensee

Ralf Geisser
Präsident

Gewerbeverein Amriswil
c/o Garage Stahel AG
Im Vorland 6
8580 Amriswil

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Amriswil, 25 April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Geschätzte Damen und Herren

Der Gewerbeverein Amriswil ist der Zusammenschluss der Klein- und mittelständischen Unternehmen (KMU) und Gewerbetreibenden auf dem Gebiet der politischen Gemeinde Amriswil und Umgebung. Als lokale Organisation vertreten wir die wirtschaftlichen Interessen und Anliegen gegenüber Gesellschaft, Staat und Politik. Wir erlauben uns, im Vernehmlassungsverfahren zur Umsetzung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) Stellung zu nehmen, da unsere Wirtschaftsregion vom Bundesbeschluss massgeblich und direkt betroffen ist. Wir beschränken unsere Stellungnahme auf die Fragen in Zusammenhang mit der Umsetzung der Bodensee-Thurtal-Strasse.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Verkehrssituation in Amriswil ist bereits heute aus dem Ruder gelaufen. Die aktuelle Thurtal-Achse (Strassenbezeichnung N23) führt durch das Zentrum unserer Stadt und belastet Gewerbe, Anwohner und Gebäude entlang der Strasse. Es ist für die Amriswiler Bevölkerung bereits eine Zumutung, den aktuellen Zustand weiterhin aufrecht erhalten zu wollen. Da die BTS nicht in das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde, erachten wir folglich jenes in Bezug auf den Projektumfang als unvollständig.

In sorgfältiger Voraussicht hat der Thurgau schon vor über 10 Jahren erkannt, dass die Hauptverkehrsachse N23 zeitnah an Ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Projekt zur Bodensee-Thurtal-Strasse ins Leben gerufen wurde. Die Zustände haben sich seither auf ein unerträgliches Mass zugespitzt, welches sich negativ auf das wirtschaftliche Geschehen in unserem Einzugsgebiet auswirkt und unseren Mitgliedern unnötige Opportunitätskosten verursacht.

Aus dem erläuternden Bericht haben wir vernommen, dass der Bund bei der BTS nur einen geringen Problemdruck zu sehen glaubt. Genannt wird unter anderem die fehlende Vereinbarkeit mit dem Sachplan Verkehr. Dieser ist jedoch für die Umsetzung der BTS in einem ländlichen Kanton wie dem Thurgau, wo der motorisierte Individualverkehr aufgrund der hier typischen Siedlungsstruktur die dominanteste Art der Mobilität ist und auch bleiben wird, nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr stellt in den ländlichen Gebieten keine Alternative zum Individualverkehr dar, da die Kosten für eine genügende Frequenz und Abdeckung von ÖV Verbindungen um ein Vielfaches höher sind als die Kosten des Individualverkehrs. Der Sachplan Verkehr fokussiert also auf die Zentren und Agglomerationen und überträgt dort taugliche Lösungen fälschlicherweise auf den ländlichen Raum, wo diese nicht funktionieren. Indes erfüllt die BTS die Definition des Sachplan Verkehrs gemäss S. 16: «Die Nationalstrasse nimmt im Strassenverkehr, soweit ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit gewahrt sind, die Überlast des nachgelagerten Strassennetzes auf und entlastet die städtischen Kerne vom Verkehr». Die aktuelle Nationalstrasse N23 hat indes ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit bereits verloren. Die BTS würde hingegen dieser Definition wieder gerecht werden und die Ortskerne vom Verkehr entlasten. Wir sind daher befremdet zu vernehmen, dass die BTS, deren Planung bereits abgeschlossen ist und nur noch auf die Umsetzung wartet, noch einmal einer umfassenden Prüfung unterzogen und damit auf die lange Bank geschoben werden soll.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und wenn möglich in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Gewerbeverein Amriswil

René Stahel
Präsident

Gewerbeverein Bürglen und Umgebung
Freihofstrasse 14
8575 Mauren

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Mauren, 28. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Geschätzte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz. Der Gewerbeverein Bürglen und Umgebung vertritt die lokalen wirtschaftlichen und gewerblichen Interessen der politischen Gemeinde Bürglen sowie der angrenzenden Gemeinden. Da insbesondere unser Wirtschaftsraum vom Netzbeschluss direkt und stark betroffen ist und ein grosses Interesse an der Netzerweiterung durch die Bodensee-Thurtalstrasse besteht, um den Anschluss an die umliegenden Wirtschaftsräume zu gewährleisten, erlauben wir uns zur Beteiligung am Vernehmlassungsverfahren. Wir konzentrieren uns jedoch auf die Fragen, welche in direkten Zusammenhang mit der Bodensee-Thurtalstrasse stehen

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Aufgrund der geographischen Lage ist die politische Gemeinde Bürglen besonders betroffen: Der motorisierte Individualverkehr führt nicht nur auf der Nord-Süd-Verbindung zwischen Wil und Kreuzlingen mitten durch unsere Gemeinde, sondern auch auf der Ost-West-Achse im Thurtal. Als Konsequenz kommt der Verkehr in unserer Gemeinde zu den Hauptverkehrszeiten regelmässig zum Erliegen. Diese Situation ist sowohl für das lokale Gewerbe als auch für die Anwohner eine enorme Belastung und führt tagtäglich zu unproduktiven Wartezeiten. Dass der Bund nun die Dringlichkeit der BTS in Frage stellt, ist geradezu ein Affront gegenüber uns Gewerbetreibenden, die Arbeitsplätze schaffen, Jugendlichen Ausbildungsplätze anbieten und mit dem Steuern den Verwaltungsapparat mitfinanzieren. Da die BTS nicht in

das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde, erachten wir folglich jenes in Bezug auf den Projektumfang als unvollständig.

In sorgfältiger Voraussicht hat der Thurgau schon vor über 10 Jahren erkannt, dass die Hauptverkehrsachse N23 zeitnah an Ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Projekt zur Bodensee-Thurtal-Strasse ins Leben gerufen wurde. Die Zustände haben sich seither auf ein unerträgliches Mass zugespitzt, welches sich negativ auf das wirtschaftliche Geschehen in unserem Einzugsgebiet auswirkt und unseren Mitgliedern unnötige Opportunitätskosten verursacht.

Aus dem erläuternden Bericht haben wir vernommen, dass der Bund bei der BTS nur einen geringen Problemdruck zu sehen glaubt. Genannt wird unter anderem die fehlende Vereinbarkeit mit dem Sachplan Verkehr. Dieser ist jedoch für die Umsetzung der BTS in einem ländlichen Kanton wie dem Thurgau, wo der motorisierte Individualverkehr aufgrund der hier typischen Siedlungsstruktur die dominanteste Art der Mobilität ist und auch bleiben wird, nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr stellt in den ländlichen Gebieten keine Alternative zum Individualverkehr dar, da die Kosten für eine genügende Frequenz und Abdeckung von ÖV Verbindungen um ein Vielfaches höher sind als die Kosten des Individualverkehrs. Der Sachplan Verkehr fokussiert also auf die Zentren und Agglomerationen und überträgt dort taugliche Lösungen fälschlicherweise auf den ländlichen Raum, wo diese nicht funktionieren. Indes erfüllt die BTS die Definition des Sachplan Verkehrs gemäss S. 16: «Die Nationalstrasse nimmt im Strassenverkehr, soweit ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit gewahrt sind, die Überlast des nachgelagerten Strassennetzes auf und entlastet die städtischen Kerne vom Verkehr». Die aktuelle Nationalstrasse N23 hat indes ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit bereits verloren. Die BTS würde hingegen dieser Definition wieder gerecht werden und die Ortskerne vom Verkehr entlasten. Wir sind daher befremdet zu vernehmen, dass die BTS, deren Planung bereits abgeschlossen ist und nur noch auf die Umsetzung wartet, noch einmal einer umfassenden Prüfung unterzogen und damit auf die lange Bank geschoben werden soll.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und wenn möglich in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Gewerbeverein Bürglen und Umgebung

Heinz Schmid
Präsident

Eidgenössisches Departement für

Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)

Bundesrätin

Simonetta Sommaruga

Bundeshaus Nord

3003 Bern

Gossau, 29. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

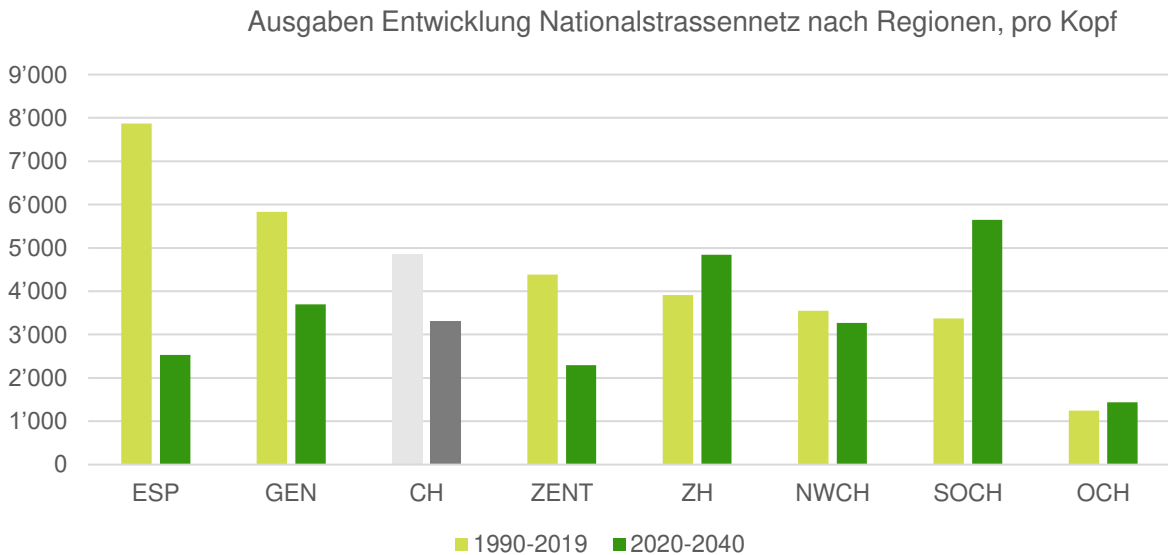
Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass **alle Landesteile** und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte **attraktiv bleiben** und an der **wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können.**» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshorizont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen erwähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wurden zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilungen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirtschaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen, beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenverkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das Schlusslicht.



Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenberg tunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg tunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fließen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fließen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fließen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz¹: 6 Prozent der Ausgaben. Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von

Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

Bodensee-Thurtal-Strasse

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr mit den damit verbundenen Potenzialen zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Berücksichtigt man zusätzlich die Oberlandstrasse im verkehrlichen Gesamtprojekt BTS/OLS, wäre die Entlastungswirkung gar noch deutlich grösser.

Der Kanton Thurgau gehörte in den vergangenen Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen. Die heutige Strasseninfrastruktur wird dem steigenden Bedürfnis nicht gerecht. Der durchschnittliche Tagesverkehr in Amriswil (23'000) und in Weinfelden (20'100) legen die Notwendigkeit der BTS offen. Die aktuelle Strassenführung der N23 ist verkehrstechnisch suboptimal und beinhaltet 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 Kilometer Velo-Alltagsrouten und 16 Schulstandorte. Zudem ist die Planung der BTS weit fortgeschritten. Der Kanton Thurgau hat dem Bund Ende 2019 ein fertiges Generelles Projekt überreicht.

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Der Wirtschaftsstandort Ostschweiz ist in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandorts Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden. Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Für den Gewerbeverein Gossau



Remo Schönenberger, Präsident

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Herisau, 12. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Gewerbeverein Herisau

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Gewerbeverein Herisau hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Gewerbeverein Herisau ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen,

vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung von dem Gewerbeverein Herisau nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Gewerbeverein Herisau hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Gewerbeverein Herisau fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die

Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den Gewerbeverein Herisau ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Der Gewerbeverein Herisau beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschritt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Gewerbeverein Herisau nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Gewerbeverein Herisau, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Ständekommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Gewerbeverein Herisau teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Gewerbeverein Herisau



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Hinwil, 13. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA, einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen (zusätzliche Spuren, weitere Tunnels) erstellt werden, muss die **Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!**

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Der Lückenschluss ist längst fällig. Das heutige Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Lage längs der 6 Kilometer mitten durch die Zürcher Oberländer Siedlungsgebiete ist schon lange untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir sind nicht gegen die enthaltenen Projekte. Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört jedoch ebenfalls hinein**. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder – alternativ – schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine **rasche Erstellung**.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen in aller Kürze, wie folgt:

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Wir im Zürcher Oberland wurden immer nur vertröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. **Täglich (DTV) 30'000** Fahrzeuge passieren auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der **ÖV** trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der **S-Bahn-Knoten Wetzikon** mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passagieren ist in seiner Funktionsfähigkeit **erheblich behindert**.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert. **Es ist höchste Zeit**.

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz. Seit 1989 warten wir darauf.

Matthias Rüegg (im Namen des Vereinsvorstands)

c/o Gewerbeverein Hinwil

Postfach

8340 Hinwil



Gewerbeverein Märstetten
Hubstrasse 5
8560 Märstetten

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Märstetten, 13. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Geschätzte Damen und Herren

Der Gewerbeverein Märstetten bedankt sich für die Gelegenheit zur Teilnahme an der Vernehmlassung zum STEP Nationalstrassen, welche wir insbesondere hinsichtlich der Umsetzung der Bodensee-Thurtalstrasse im Thurgau wahrnehmen. Angesichts unseres Anliegens erscheint der Fragenkatalog nicht als zweckmässig, weshalb wir diesen an unsere Interessen angepasst haben.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Durch den aktuellen (mangelnden) Ausbaustand des Strassennetzes im Thurtal und entlang des Bodensees hat das Märstetter Gewerbe keinen brauchbaren Anschluss gegen Osten. In die beiden Richtungen Kreuzlingen-Konstanz bzw. Weinfelden besteht die aktuelle Hauptstrasse aus der Seestrasse bzw. der N23. Beide Strassen führen durch zahlreiche Orte, welche regelmässig überlastet sind. Damit hat Märstetten - obwohl der Ort direkt am Autobahnzubringer Bonau liegt - keine wirtschaftlichen Anschlüsse Richtung Bodensee. Mit der BTS und der damit verbundenen Umsetzung der OLS würde der Wirtschaftsstandort Märstetten eine erhebliche Aufwertung erhalten. Die betroffenen Orte hingegen würden endlich vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Umsetzung der BTS ist damit für den ganzen Kanton von Bedeutung. Da die BTS nicht in das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde, erachten wir folglich jenes in Bezug auf den Projektumfang als unvollständig.

In sorgfältiger Voraussicht hat der Thurgau schon vor über 10 Jahren erkannt, dass die Hauptverkehrsachse N23 zeitnah an Ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Projekt zur Bodensee-Thurtal-Strasse ins Leben gerufen wurde. Die Zustände haben sich seither auf ein unerträgliches Mass zugespitzt, welches sich negativ auf das wirtschaftliche Geschehen in unserem Einzugsgebiet auswirkt und unseren Mitgliedern unnötige Opportunitätskosten verursacht.

Aus dem erläuternden Bericht haben wir vernommen, dass der Bund bei der BTS nur einen geringen Problemdruck zu sehen glaubt. Genannt wird unter anderem die fehlende Vereinbarkeit mit dem Sachplan Verkehr. Dieser ist jedoch für die Umsetzung der BTS in einem ländlichen Kanton wie dem Thurgau, wo der motorisierte Individualverkehr aufgrund der hier typischen Siedlungsstruktur die dominanteste Art der Mobilität ist und auch bleiben wird, nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr stellt in den ländlichen Gebieten keine Alternative zum Individualverkehr dar, da die Kosten für eine genügende Frequenz und Abdeckung von ÖV Verbindungen um ein Vielfaches höher sind als die Kosten des Individualverkehrs. Der Sachplan Verkehr fokussiert also auf die Zentren und Agglomerationen und überträgt dort taugliche Lösungen fälschlicherweise auf den ländlichen Raum, wo diese nicht funktionieren. Indes erfüllt die BTS die Definition des Sachplan Verkehrs gemäss S. 16: «Die Nationalstrasse nimmt im Strassenverkehr, soweit ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit gewahrt sind, die Überlast des nachgelagerten Strassennetzes auf und entlastet die städtischen Kerne vom Verkehr». Die aktuelle Nationalstrasse N23 hat indes ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit bereits verloren. Die BTS würde hingegen dieser Definition wieder gerecht werden und die Ortskerne vom Verkehr entlasten. Wir sind daher befremdet zu vernehmen, dass die BTS, deren Planung bereits abgeschlossen ist und nur noch auf die Umsetzung wartet, noch einmal einer umfassenden Prüfung unterzogen und damit auf die lange Bank geschoben werden soll.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und wenn möglich in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Gewerbeverein Märstetten

Urban Bernhardsgrütter
Präsident





Gewerbeverein Pfyň
Blumen Krebs
Steckbornstrasse 22
8505 Pfyň

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Pfyň, 29. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Geschätzte Damen und Herren

Mit Bedauern haben wir erfahren, dass die Bodensee-Thurtalstrasse, auf welche das Thurgauer Gewerbe und auch die Thurgauer Bevölkerung seit langem hofft, ein weiteres Mal nicht in den nächsten Entwicklungsschritt aufgenommen wurde. Nachfolgend finden Sie daher unsere Stellungnahme zur Vernehmlassung aus sich des Gewerbevereins Pfyň.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Mangels effizienter Anschlüsse ist das Gewerbe Pfyň praktisch vom Bodenseeraum abgeschnitten. Nach den Autobahnabfahrten Kreuzlingen und Bonau erfolgt der Verkehr auf ordnären Hauptstrassen, welche keinen geeigneten Anschluss an die benachbarten Wirtschaftsräume darstellt. Das Projekt BTS/OLS verbessert nicht nur die Verkehrssituation in der Bodensee-Thurtal Region selbst, sondern erschliesst diese Wirtschaftsräume auch für den Rest des Thurgaus und die benachbarten Kantone. Da die BTS nicht in das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde, erachten wir folglich jenes in Bezug auf den Projektumfang als unvollständig.

In sorgfältiger Voraussicht hat der Thurgau schon vor über 10 Jahren erkannt, dass die Hauptverkehrsachse N23 zeitnah an Ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Projekt zur Bodensee-Thurtal-Strasse ins Leben gerufen wurde. Die

Zustände haben sich seither auf ein unerträgliches Mass zugespitzt, welches sich negativ auf das wirtschaftliche Geschehen in unserem Einzugsgebiet auswirkt und unseren Mitgliedern unnötige Opportunitätskosten verursacht.

Aus dem erläuternden Bericht haben wir vernommen, dass der Bund bei der BTS nur einen geringen Problemdruck zu sehen glaubt. Genannt wird unter anderem die fehlende Vereinbarkeit mit dem Sachplan Verkehr. Dieser ist jedoch für die Umsetzung der BTS in einem ländlichen Kanton wie dem Thurgau, wo der motorisierte Individualverkehr aufgrund der hier typischen Siedlungsstruktur die dominanteste Art der Mobilität ist und auch bleiben wird, nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr stellt in den ländlichen Gebieten keine Alternative zum Individualverkehr dar, da die Kosten für eine genügende Frequenz und Abdeckung von ÖV Verbindungen um ein Vielfaches höher sind als die Kosten des Individualverkehrs. Der Sachplan Verkehr fokussiert also auf die Zentren und Agglomerationen und überträgt dort taugliche Lösungen fälschlicherweise auf den ländlichen Raum, wo diese nicht funktionieren. Indes erfüllt die BTS die Definition des Sachplan Verkehrs gemäss S. 16: «Die Nationalstrasse nimmt im Strassenverkehr, soweit ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit gewahrt sind, die Überlast des nachgelagerten Strassennetzes auf und entlastet die städtischen Kerne vom Verkehr». Die aktuelle Nationalstrasse N23 hat indes ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit bereits verloren. Die BTS würde hingegen dieser Definition wieder gerecht werden und die Ortskerne vom Verkehr entlasten. Wir sind daher befremdet zu vernehmen, dass die BTS, deren Planung bereits abgeschlossen ist und nur noch auf die Umsetzung wartet, noch einmal einer umfassenden Prüfung unterzogen und damit auf die lange Bank geschoben werden soll.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und wenn möglich in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Gewerbeverein Pfyng

Peter Krebs
Präsident

Gewerbeverein Romanshorn und Umgebung
c/o A. Graf Elektroinstallationen AG
Kreuzlingerstrasse 19
8590 Romanshorn

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Romanshorn, 26. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Geschätzte Damen und Herren

Der Gewerbeverein Romanshorn und Umgebung ist der Zusammenschluss der klein- und mittelständigen Unternehmen (KMU) und Gewerbetreibenden auf dem Gebiet der politischen Gemeinden Romanshorn, Kesswil, Salmsach und Uttwil. Als regionale Organisation vertreten wir die wirtschaftlichen Interessen und Anliegen gegenüber Gesellschaft, Staat und Politik. Wir erlauben uns deshalb, an der Vernehmlassung zur Umsetzung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) Stellung zu nehmen, da unsere Wirtschaftsregion vom Bundesbeschluss direkt betroffen ist. Wir beschränken unsere Stellungnahme jedoch auf die Fragen in Zusammenhang mit der Umsetzung der Bodensee-Thurtal-Strasse.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Sowohl Gewerbe als auch Bevölkerung von Romanshorn warten auf die Netzerweiterung BTS (und auch die damit verbundene Oberlandstrasse) zur Erschliessung der benachbarten Wirtschaftsräume. Durch die Situation auf der Seeachse und der Hauptstrasse Richtung Weinfelden belastet die Verkehrssituation die wirtschaftliche Entwicklung signifikant. Es kann nicht sein, dass die im östlichen Thurgau gelegene Stadt Romanshorn nur einen direkten Anschluss Richtung St. Gallen, aber keinen leistungsfähigen Verkehrsträger in den westlichen Thurgau und den Kantonshauptort Frauenfeld hat. Da die BTS nicht in das STEP

Nationalstrassen aufgenommen wurde, erachten wir folglich in Bezug auf den Projektumfang den Bundesbeschluss als unvollständig.

In sorgfältiger Voraussicht hat der Thurgau schon vor über 10 Jahren erkannt, dass die Hauptverkehrsachse N23 zeitnah an Ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Projekt zur Bodensee-Thurtal-Strasse ins Leben gerufen wurde. Die Zustände haben sich seither auf ein unerträgliches Mass zugespitzt, welches sich negativ auf das wirtschaftliche Geschehen in unserem Einzugsgebiet auswirkt und unseren Mitgliedern unnötige Opportunitätskosten verursacht.

Aus dem erläuternden Bericht haben wir vernommen, dass der Bund bei der BTS nur einen geringen Problemdruck zu sehen glaubt. Genannt wird unter anderem die fehlende Vereinbarkeit mit dem Sachplan Verkehr. Dieser ist jedoch für die Umsetzung der BTS in einem ländlichen Kanton wie dem Thurgau, wo der motorisierte Individualverkehr aufgrund der hier typischen Siedlungsstruktur die dominanteste Art der Mobilität ist und auch bleiben wird, nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr stellt in den ländlichen Gebieten keine Alternative zum Individualverkehr dar, da die Kosten für eine genügende Frequenz und Abdeckung von ÖV Verbindungen um ein Vielfaches höher sind als die Kosten des Individualverkehrs. Der Sachplan Verkehr fokussiert also auf die Zentren und Agglomerationen und überträgt dort taugliche Lösungen fälschlicherweise auf den ländlichen Raum, wo diese nicht funktionieren. Indes erfüllt die BTS die Definition des Sachplan Verkehrs gemäss S. 16: «Die Nationalstrasse nimmt im Strassenverkehr, soweit ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit gewahrt sind, die Überlast des nachgelagerten Strassennetzes auf und entlastet die städtischen Kerne vom Verkehr». Die aktuelle Nationalstrasse N23 hat indes ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit bereits verloren. Die BTS würde hingegen dieser Definition wieder gerecht werden und die Ortskerne vom Verkehr entlasten. Wir sind daher befremdet zu vernehmen, dass die BTS, deren Planung bereits abgeschlossen ist und nur noch auf die Umsetzung wartet, noch einmal einer umfassenden Prüfung unterzogen und damit auf die lange Bank geschoben werden soll.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und wenn möglich in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Gewerbeverein Romanshorn und Umgebung

Reto Segmüller
Präsident

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Speicher, 19.04.2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Gewerbeverein Speicher

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Gewerbeverein Speicher hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Gewerbeverein Speicher ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen,



vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung vom Gewerbeverein Speicher nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Gewerbeverein Speicher hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Gewerbeverein Speicher fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die



Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den Gewerbeverein Speicher ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.



5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Gewerbeverein Speicher beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Gewerbeverein Speicher nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Gewerbeverein Speicher, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Ständekommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Gewerbeverein Speicher teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Verein Gewerbe Speicher
Philipp Künzli
Präsident

Gewerbeverein Trogen
c/o Annelies Schmid, Präsidentin
Bleichi 18
9043 Trogen
schmid.annelies@bluewin.ch

UVEK
Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch
(Word- und PDF-Datei)

Trogen, 21. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassen-netz

Stellungnahme Gewerbeverein Trogen

c/o Annelies Schmid, Präsidentin, Bleichi 18, 9043 Trogen

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Gewerbeverein Trogen bzw. deren Mitglieder (nachfolgend Gewerbeverein Trogen) danken für die Möglichkeit der Stellungnahme. Er hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Der Gewerbeverein Trogen ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell

Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung des Gewerbevereins Trogen nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Gewerbeverein Trogen hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Gewerbeverein Trogen fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der «Erläuternde Bericht» ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten

Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja. Der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024 - 2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein. Für den Gewerbeverein Trogen ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewähr-

leistet werden kann. Denn dies stellt eine essenzielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Gewerbeverein Trogen beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der Gewerbeverein Trogen nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Gewerbeverein Trogen, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Gewerbeverein Trogen teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse



Annelies Schmid
Präsidentin Gewerbeverein Trogen



Heidi Schönenberger
Aktuarin Gewerbeverein Trogen

Gewerbeverein Weinfelden und Umgebung
Sekretariat, Silvia Sutter
Industriestrasse 6
8570 Weinfelden

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Weinfelden, 22. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Geschätzte Damen und Herren

Der Gewerbeverein Weinfelden und Umgebung ist der Zusammenschluss der Klein- und Mittelbetriebe (KMU) aus Gewerbe, Handel und Dienstleistung auf dem Gebiet der politischen Gemeinde Weinfelden. Als lokale Organisation vertreten wir die wirtschaftlichen und gewerblichen Anliegen gegenüber Gesellschaft, Staat und Politik. Da insbesondere unsere Wirtschaftsregion vom Netzbeschluss stark betroffen ist und ein grosses Interesse an der Netzerweiterung durch die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) besteht, um den Anschluss an die umliegenden Wirtschaftsräume zu gewährleisten, erlauben wir uns, im vorliegenden Vernehmlassungsverfahren eine Stellungnahme abzugeben. Wir konzentrieren uns dabei auf die Fragen, welche in direkten Zusammenhang mit der Bodensee-Thurtalstrasse stehen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Region Weinfelden hat das zunehmende Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs in der Vergangenheit schon einmal mit einer örtlichen Umfahrung gelöst. Die Südumfahrung, welche heute Teil der N23 ist, ist jedoch mittlerweile in das Siedlungsgebiet eingebettet und bedarf besonderer Schallschutzmassnahmen, um die Belastung für die angrenzenden Wohngebiete in Grenzen zu halten. Für das Weinfelder Gewerbe ist die N23 dabei die einzige Anbindung an die umliegenden Wirtschaftsräume. Im Gegensatz zum Autobahnanschluss Bonau im Westen bietet die N23 jedoch keine vergleichbare Verbindung in Richtung Osten. Die Bodensee-Thurtal-Strasse würde das Strassennetz vervollständigen, indem die beiden Autobahnanschlüsse Bonau und Arbon miteinander verbunden und

dadurch die betroffenen Wohnorte entlastet werden. Da die BTS nicht in das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde, erachten wir folglich jenes in Bezug auf den Projektumfang als unvollständig.

In sorgfältiger Voraussicht hat der Thurgau schon vor über 10 Jahren erkannt, dass die Hauptverkehrsachse N23 zeitnah an Ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Projekt zur Bodensee-Thurtal-Strasse ins Leben gerufen wurde. Die Zustände haben sich seither auf ein unerträgliches Mass zugespitzt, welches sich negativ auf das wirtschaftliche Geschehen in unserem Einzugsgebiet auswirkt und unseren Mitgliedern unnötige Opportunitätskosten verursacht.

Aus dem erläuternden Bericht haben wir vernommen, dass der Bund bei der BTS nur einen geringen Problemdruck zu sehen glaubt. Genannt wird unter anderem die fehlende Vereinbarkeit mit dem Sachplan Verkehr. Dieser ist jedoch für die Umsetzung der BTS in einem ländlichen Kanton wie dem Thurgau, wo der motorisierte Individualverkehr aufgrund der hier typischen Siedlungsstruktur die dominanteste Art der Mobilität ist und auch bleiben wird, nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr stellt in den ländlichen Gebieten keine Alternative zum Individualverkehr dar, da die Kosten für eine genügende Frequenz und Abdeckung von ÖV Verbindungen um ein Vielfaches höher sind als die Kosten des Individualverkehrs. Der Sachplan Verkehr fokussiert also auf die Zentren und Agglomerationen und überträgt dort taugliche Lösungen fälschlicherweise auf den ländlichen Raum, wo diese nicht funktionieren. Indes erfüllt die BTS die Definition des Sachplan Verkehrs gemäss S. 16: «Die Nationalstrasse nimmt im Strassenverkehr, soweit ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit gewahrt sind, die Überlast des nachgelagerten Strassennetzes auf und entlastet die städtischen Kerne vom Verkehr». Die aktuelle Nationalstrasse N23 hat indes ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit bereits verloren. Die BTS würde hingegen dieser Definition wieder gerecht werden und die Ortskerne vom Verkehr entlasten. Wir sind daher befremdet zu vernehmen, dass die BTS, deren Planung bereits abgeschlossen ist und nur noch auf die Umsetzung wartet, noch einmal einer umfassenden Prüfung unterzogen und damit auf die lange Bank geschoben werden soll.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und wenn möglich in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Gewerbeverein Weinfelden



René Ramseier
Präsident



Gewerbeverein Zihlschlacht Sitterdorf
c/o Gärtnerei Urs Keller AG
Kirchstrasse 10
8588 Zihlschlacht

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Zihlschlacht, 29. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Geschätzte Damen und Herren

Im Rahmen der vorliegenden Vernehmlassung möchten wir als Vertreter der wirtschaftlichen und gewerblichen Interessen in der Region Zihlschlacht-Sitterdorf insbesondere zur Umsetzung der Bodensee-Thurtal-Strasse Stellung beziehen und nehmen entsprechend nur zu den Fragen in diesem Zusammenhang Stellung.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Der Wirtschaftsraum Zihlschlacht-Sitterdorf ist ausschliesslich über Landstrassen mit den benachbarten Wirtschaftsräumen verbunden. Die Umsetzung der BTS wäre gleichzeitig auch der Startschuss für die OLS, welche westlich von Amriswil von der BTS abzweigt und Richtung Kreuzlingen-Bodensee führt. Dieser Knotenpunkt liegt nur 3km entfernt und würde die Attraktivität der Region Zihlschlacht-Sitterdorf durch einen effizienten Anschluss zum Bodensee sowie zu den Autobahnen nach St. Gallen und Frauenfeld signifikant erhöhen. Da die BTS nicht in das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde, erachten wir folglich jenes in Bezug auf den Projektumfang als unvollständig.



In sorgfältiger Voraussicht hat der Thurgau schon vor über 10 Jahren erkannt, dass die Hauptverkehrsachse N23 zeitnah an Ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Projekt zur Bodensee-Thurtal-Strasse ins Leben gerufen wurde. Die Zustände haben sich seither auf ein unerträgliches Mass zugespitzt, welches sich negativ auf das wirtschaftliche Geschehen in unserem Einzugsgebiet auswirkt und unseren Mitgliedern unnötige Opportunitätskosten verursacht.

Aus dem erläuternden Bericht haben wir vernommen, dass der Bund bei der BTS nur einen geringen Problemdruck zu sehen glaubt. Genannt wird unter anderem die fehlende Vereinbarkeit mit dem Sachplan Verkehr. Dieser ist jedoch für die Umsetzung der BTS in einem ländlichen Kanton wie dem Thurgau, wo der motorisierte Individualverkehr aufgrund der hier typischen Siedlungsstruktur die dominanteste Art der Mobilität ist und auch bleiben wird, nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr stellt in den ländlichen Gebieten keine Alternative zum Individualverkehr dar, da die Kosten für eine genügende Frequenz und Abdeckung von ÖV Verbindungen um ein Vielfaches höher sind als die Kosten des Individualverkehrs. Der Sachplan Verkehr fokussiert also auf die Zentren und Agglomerationen und überträgt dort taugliche Lösungen fälschlicherweise auf den ländlichen Raum, wo diese nicht funktionieren. Indes erfüllt die BTS die Definition des Sachplan Verkehrs gemäss S. 16: «Die Nationalstrasse nimmt im Strassenverkehr, soweit ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit gewahrt sind, die Überlast des nachgelagerten Strassennetzes auf und entlastet die städtischen Kerne vom Verkehr». Die aktuelle Nationalstrasse N23 hat indes ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit bereits verloren. Die BTS würde hingegen dieser Definition wieder gerecht werden und die Ortskerne vom Verkehr entlasten. Wir sind daher befremdet zu vernehmen, dass die BTS, deren Planung bereits abgeschlossen ist und nur noch auf die Umsetzung wartet, noch einmal einer umfassenden Prüfung unterzogen und damit auf die lange Bank geschoben werden soll.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und wenn möglich in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Gewerbeverein Zihlschlacht Sitterdorf

Urs Keller
Präsident

Laufen, 22. April 2022

Per E-Mail an netzplanung@astra.admin.ch

Stellungnahme «Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027 sowie Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen»

Sehr geehrter Damen und Herren

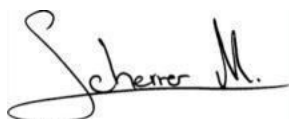
Der Gewerbeverein KMU Laufental ist ein privatrechtlicher Verein, der sich als Bindeglied zwischen Unternehmungen, Behörden und Einwohnern des Laufentals versteht und sich für den Wirtschaftsstandort des Bezirks Laufen einsetzt. Für das Laufental ist eine gute Verkehrsanbindung nach Basel unerlässlich und die täglichen Stau meldungen behindern die lokalen KMUs, die Einwohner und sind für den Ruf der Region nicht förderlich.

Der Gewerbeverein KMU Laufental teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Von hoher Wichtigkeit für die Region ist insbesondere die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse 18. Die chronisch überlastete Verkehrsachse, welche die Region Delémont und das Laufental mit Basel verbindet, wies im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen auf. Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Stautunden, sondern geht auch mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher. Dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Korridorstudie durchführen möchte, ist deshalb begrüssenswert. Der Gewerbeverein KMU Laufental fordert jedoch zusätzlich eine verbindliche Aufnahme der drei Engpässe (Angenstein, Laufen/Zwingen, Delémont) ins strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen).

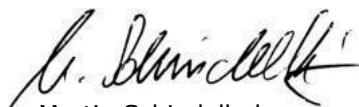
Der Gewerbeverein KMU Laufental fordert:

- eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Korridorstudie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden.
- die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.
- Die Aufnahme und somit die Finanzierung der N18-Engpässe in den STEP-Ausbau schritt 2027

Freundliche Grüsse



Marc Scherrer
Präsident Gewerbeverein KMU Laufental



Martin Schindelholz
Vizepräsident Gewerbeverein KMU Laufental

Abs.: Greenpeace Schweiz, Badenerstr. 171, PF, 8036 Zürich

Bundesamt für Strassen Astra
3003 Bern

via E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Zürich, 19. April 2022

Stellungnahme zur 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

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu den obigen Vorlagen Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

Grundsätzlich sind die Pläne des Bundes zum weiteren Ausbau der Nationalstrassen nicht adäquat. In Zeiten, in denen der Verkehr seine Emissionen zur Erreichung der Klima- und Umweltziele massiv reduzieren muss, wäre ein Rückbau und kein Ausbau von Strassen für den Autoverkehr angebracht. Primär auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und ähnlicher Entwicklungen zu setzen, wie dies im Erläuternden Bericht zum Ausdruck gebracht wird, reicht bei Weitem nicht aus, um die Klima- und Umweltziele der Schweiz zu erreichen und schon gar nicht, wenn gleichzeitig die Kapazitäten für Autostrassen – wie in den Vorlagen vorgesehen – noch weiter erhöht werden.

Grundsätzlich liegt dem Ausbau der Nationalstrassen eine falsche Herangehensweise zugrunde: Aufgrund prognostizierten Mehrverkehrs werden Infrastrukturen ausgebaut, welche diesen Mehrverkehr zu einem Teil selbst induzieren, anstatt dass, wie aus Klima- und Umweltschutzgründen unbedingt angezeigt, alternative Massnahmen beschlossen werden, welche möglichem Mehrverkehr von Autos entgegenwirken.

Deshalb lehnen wir sämtliche Ausbaupläne der Nationalstrassen des Ausbauschnitts 2023 ab, welche über den Ausbau im Sinne von Anpassungen hinausgehen. Auf den nächsten Seiten finden Sie eine detaillierte Würdigung der Vorlage auf Basis des Fragebogens.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und deren Berücksichtigung im weiteren Prozess der Vorlage.

Mit freundlichen Grüssen



Remco Giovanoli

Verantwortlicher Politik Greenpeace Schweiz

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027

Frage 1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

- Nein, aus folgenden Gründen:
 1. Wir lehnen alle Ausbauten im Sinne von Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutz ab (Begründung siehe Antwort auf Frage 2).
 2. Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse beschlossen worden sind, wie er nun in Vorlage 3 dem Parlament unterbreitet werden soll, lehnen wir aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen klar ab.
Wir fordern deshalb, den Verpflichtungskredit von Vorlage 3 entsprechend um 300 Mio. zu kürzen (dieser Betrag entspricht den Kosten „Projektierung und Landerwerb“, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 60) und Buchstabe b von Artikel 1 ersatzlos zu streichen.
 3. Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbausritten aufzuführen. Grundsätzlich stellen wir uns gegen die Umnutzung von Pannestreifen mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung der Nationalstrassen.
 4. Die im Erläuternden Bericht des Bundesrates aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz (Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Verträglichkeit und Biodiversität) und die dort aufgeführten Definitionen dieser Begriffe gehen zum Teil über die von Volk und Ständen beschlossene Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 21). Die Ziele „Verfügbarkeit“ und „Leistungsfähigkeit“ lehnen wir in der im Erläuternden Bericht definierten Form aus folgenden Gründen klar ab:
 - Gemäss Zweckartikel des NAF-Gesetzes dienen die Mittel des Fonds „der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.“ (Art. 2, Abs. 1 NAFG). Eine leistungsfähige Gesellschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind aber keine Synonyme.
 - In Art. 83 der Bundesverfassung ist ausserdem von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer „täglichen und lückenlosen“ Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen. In Art. 83 der Verfassung ist von „ausreichendem“ Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Das Ziel des Wert- und Substanzerhaltes für Nationalstrassen ist völlig ausreichend. Einen Ausbau lehnen wir entschieden ab.

Die Nationalstrassen-Ziele „Wert- und Substanzerhalt“, „Sicherheit“, „Wirtschaftlichkeit“, „Verträglichkeit“ und „Biodiversität“ unterstützen wir hingegen und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel für das Nationalstrassennetz verstärkt auf diese Ziele auszurichten.

Frage 2) Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja.

Wir beurteilen den Erläuternden Bericht des Bundesrates als lückenhaft. Ein Denken in verschiedenen Szenarien fehlt. Anstelle von rein angebotsseitigen Ausführungen zur Deckung einer angeblichen Nachfrage ist der Bund in der Pflicht, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv zu beeinflussen, wie dies aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes dringend nötig ist.

Stattdessen wird im Erläuternden Bericht die Notwendigkeit der geplanten Ausbauten der Nationalstrassen mit den Prognosen der Verkehrsperspektiven des UVEK begründet, denen wiederum alle Erweiterungsprojekte der Realisierungshorizonte 2030 und 2040 des STEP Nationalstrassen als realisiert hinterlegt sind (Erläuternder Bericht, Seite 11, Fussnote 7). Dieses unsinnige tautologische Vorgehen lehnen wir ab.

Wir begrüssen grundsätzlich, dass im Erläuternden Bericht (Seite 58) auf die Prüfung von Carpool-Lanes als eine der Massnahmen zur „effizienteren Nutzung des Bestehenden“ verwiesen wird. Wir fordern aber diesbezüglich konkrete Massnahmen: wenn tatsächlich im Rahmen des STEP Nationalstrassen zusätzliche Autospuren gebaut werden – was wir ablehnen – sollen diese zusätzlichen Spuren im Hinblick auf einen möglichst klimafreundlichen zukünftigen Verkehr für Autos mit mehreren Insassen reserviert werden (vgl. beispielsweise Projekt BE N1: Wankdorf-Schönbühl).

Wir stellen ausserdem fest, dass wir bei vielen mit dem Nationalstrassenbau eng zusammenhängenden Politikfeldern mit einem nicht akzeptierbaren Zustand konfrontiert sind. Der Bund hat die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die von ihm beschlossenen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. **Die Nationalstrassenplanung muss aktiv so gestaltet werden, dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können, insbesondere**

- **müssen gemäss Klimastrategie des Bundesrates bis spätestens 2050 Netto Null Treibhausgase erreicht werden und für den Sektor des (Land-)Verkehrs ist dies schon deutlich vor 2050 notwendig;**
- muss der Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 gesenkt werden (Art. 3 EnG);
- muss das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik eingehalten werden, wonach die CO₂-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO₂-V);
- müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV eingehalten werden;
- müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV eingehalten werden;
- muss das aktuell gültige Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr (GVVG) eingehalten werden;

- müssen die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (Reduktionsziel von minus 50 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990).

Schliesslich muss der Bund auch respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden (meist aufgrund von Volksentscheiden) sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierende Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium dieser Gemeinden verzichten. Dies gilt insbesondere für

- kommunale Ziele zum Modal-Split;
- kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft;
- kommunale Netto-Null-Ziele von Städten (z.B. Winterthur 2040);
- Übergänge Nationalstrassennetz zu städtischem/kantonaem Netz (Knoten): Respektierung der städtischen und kantonalen Bedürfnisse.

Das Nationalstrassennetz soll ausschliesslich auf eine Art und Weise verändert werden, welche ein Minimum an Klima- und Umweltbelastung anstrebt. Eine das Verkehrsaufkommen reduzierende Nationalstrassenpolitik des Bundes ist deshalb dringend nötig.

Auch die im Zweckartikel des NAF-Gesetzes festgelegten Bestimmungen sind unserer Ansicht nach nur ungenügend erfüllt worden. Das Nationalstrassenfonds-Gesetz sagt, dass Gelder aus der Strassenkasse NAF nur unter folgenden Bedingungen ausgegeben werden dürfen:

- Wenn eine Gesamtschau des Verkehrs vorliegt: Eine solche wurde beispielsweise in Bezug auf die Effekte des Ausbaus der Nationalstrassen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) im Erläuternden Bericht dargelegt. Allerdings ist es für uns widersinnig, dass diese Abwägung zum Schluss kommt, dass „Eine gewisse Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs durch die strassenseitige Verbesserung [...] nicht ausgeschlossen werden [kann]“ (Erläuternder Bericht, Seite 67f) und trotzdem an einem fortschreitenden Ausbau der Nationalstrassen festgehalten wird. Mit einem solchen Vorgehen kann die anzustrebende Modalsplitverschiebung weg vom Auto- und hin zu mehr ÖV-, Fuss- und Veloverkehr (FVV) nicht erreicht werden.
- Wenn wirkungsvolle Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorgezogen werden: Hier sind aus unserer Sicht Massnahmen zur Verkehrsvermeidung wie beispielsweise die Attraktivitätssteigerung von Homeoffice oder die Streichung des Pendlerabzuges bei den Steuern einem Nationalstrassenausbau vorzuziehen.
- Wenn der Schutz der Umwelt beachtet wird: Diesem Aspekt wird aus unserer Sicht klar zu wenig Rechnung getragen: So ist beispielsweise besonders stossend, dass die Spurerweiterung zwischen Wankdorf, Schönbühl und Kirchberg einen weiteren Flächenverbrauch zur Folge hat (Erläuternder Bericht, Seite 56).
- Wenn die Erschliessung von Berggebiete oder Tourismusregionen verbessert wird: Dies scheint uns bei den aktuellen Ausbauprojekten in Basel, St Gallen, Bern und Schaffhausen nicht der Fall zu sein.

Frage 3) Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar

Wir unterstützen den Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, mit Ausnahme der Ausgaben für die Umnutzung von Pannestreifen (siehe Kommentar zu Frage 1). Insbesondere begrüssen wir die Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur, sowie Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung von Anwohnerinnen und Anwohner der Nationalstrassen.

Frage 4) Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

1. In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekten: Ja, es sollen keine weiteren Projekte hinzugeführt werden.
2. In Bezug auf die vorgeschlagenen Projekte: Nein, die Projektliste ist nicht vollständig, sondern überladen (siehe Kommentare unten bei „Ausbauschnitt 2023“ und „Übrige Ausbauschnitte STEP Nationalstrassen“).

Frage 5) Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

1. Ausbauschnitt 2023: siehe Kommentare zu den einzelnen Projekten unten.
2. Realisierungshorizonte: Zu den Projekten die gemäss aktuellem Stand der Planung dem „Realisierungshorizont 2030: Weitere Ausbauschnitte“, „Realisierungshorizont 2040“ oder den „Weiteren Realisierungshorizonten“ zugeordnet sind, werden wir uns grundsätzlich zu einem späteren Zeitpunkt äussern – spätestens, wenn deren Planung hinreichend fortgeschritten ist, so dass Kredite notwendig werden. Ausnahmen siehe unter Punkt „Übrige Ausbauschnitte STEP Nationalstrassen“ unten.

Des Weiteren unterstützen wir bei den beiden vorgesehenen Anpassungen des Netzbeschlusses im Raum Zürich (Vorlage 4) die ersatzlose Streichung des Abschnittes Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon). Hingegen lehnen wir die Ersetzung des Abschnittes N1 Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz durch Zürich (Hardturmsportplatz) – Zürich (Pfungstweidstrasse) ab.

Frage 6) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Ausbauschnitt 2023

BE: N1 Wankdorf – Schönbühl:

Wir lehnen dieses Bauprojekt ab. Ein Kapazitätsausbau von 6 auf 8 Spuren geht für uns in die völlig falsche Richtung. Das Projekt trägt nicht dazu bei, das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu ändern. Im Gegenteil: Das Vorhaben, dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) mehr Platz zur Verfügung zu stellen, um den Verkehrsfluss zu verbessern, führt seinerseits zu mehr Verkehr, weil die Attraktivität des Autos dadurch unbestrittenermassen zunimmt. Besonders ins Gewicht fällt ausserdem der zusätzliche Kulturlandverbrauch durch die geplanten Spurerweiterungen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 56).

BE: N1 Schönbühl – Kirchberg:

Wir lehnen dieses Bauprojekt aus vergleichbaren Überlegungen wie das Projekt „Wankdorf-Schönbühl“ ab. Die Bezeichnung des Projektes als „Engpassbeseitigung“ ist ausserdem irreführend, da die Kapazitäten auf einer längeren Strecke ausgebaut werden sollen.

SG: N1 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof):

Wir lehnen sowohl den Bau der 3. Röhre Rosenbergstunnel als auch die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ab. Beide Projekte verschärfen die Verkehrs- und Umweltprobleme in der Region und darüber hinaus. Insbesondere tragen sie zur Klimaerhitzung bei und widersprechen der Notwendigkeit zur Veränderung des Modalsplitts zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) und des ÖV. Sie stehen insbesondere auch im Widerspruch zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, welche die St. Galler Stimmbewohner am 7. März 2010 per Volksabstimmung beschlossen und am 4. März 2018 bestätigt hat.

3. Röhre Rosenbergstunnel

Eine zusätzliche Tunnelröhre würde das Wachstum des Autoverkehrs fördern. Dabei sind mit den bereits bestehenden vier Tunnelröhren sowohl die sinnvollen und notwendigen Autofahrten wie auch zusätzlicher nicht zwingender Freizeit- und Berufsverkehr in recht grossem Ausmass gewährleistet.

Spange Güterbahnhof

Die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ist nicht vereinbar mit dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung der Stadt St.Gallen, welches bereits zweimal durch die Stimmbewohner der Stadt St.Gallen bestätigt worden ist. Dieses legt fest, dass der ÖV und der FVV gefördert und die Verkehrsmenge des MIV plafoniert werden muss.

Der Bau der Ausfahrt Güterbahnhof torpediert ausserdem verkehrspolitische Ziele, die im Erläuternden Bericht genannt werden (S. 35 f.): Zum einen soll durch den Ausbau der Nationalstrassen das nachgelagerte Strassennetz entlastet werden, mit dem Ziel die darauf vorgesehenen Massnahmen zur Förderung der kollektiven Verkehrsmittel sowie des FVV umzusetzen. Weiter soll die Wohnlichkeit der Siedlungsgebiete gesteigert werden. Die zusätzliche Autobahnausfahrt stärkt jedoch einseitig und massiv den MIV. Es ist mit einer erheblichen Zunahme des Autoverkehrs zu rechnen, der über die St.Leonhardsbrücke, St.Leonhardstrasse, Davidstrasse und Geltenwilenstrasse in die Stadt fliessen wird. Sie wird ausserdem sehr viel Fläche beanspruchen, die dem FVV und dem ÖV zugewiesen werden müsste.

Zusätzlich verschlechtert sich auch die Wohnlichkeit und Aufenthaltsqualität entlang der neuen Einfallsachsen in die Stadt.

BS-BL: N2 Rheintunnel Basel:

Wir lehnen das Projekt „Rheintunnel Basel“ ab. Der Rheintunnel auf der N2 zwischen St. Jakob und Basel-Kleinhüningen bedeutet eine klare Erweiterung der Kapazität der Nationalstrassen in Basel-Stadt (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 55), welche wir ablehnen.

Sollte das Projekt Rheintunnel Basel – welches wir ablehnen – tatsächlich durchgeführt werden, muss diese zusätzliche Kapazität für den Autoverkehr auf dem Strassennetz von Basel-Stadt kompensiert werden. Gemäss § 13 Abs. 4 des Umweltschutzgesetzes von Basel-Stadt gilt: „Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten.“ Dies bedeutet konkret: Sollte der Rheintunnel tatsächlich gebaut werden, so muss die heute bestehende Osttangente aufgehoben werden.

SH: N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel:

Wir lehnen dieses Projekt ab. Dies auch weil es sich dabei um ein Vorschussbauwerk für die Führung der A98 (Hochrheinautobahn, Basel-Waldshut-Konstanz und Raum Bodensee) durch den Kanton Schaffhausen handeln kann.

Wir stehen heute vor der Situation, dass hauptsächlich infolge der Zunahme des Schwerverkehrs die Stadtdurchfahrt der A4 zeitweise stark belastet ist. Zudem sind die Einfahrten Schaffhausen Zentrum (Richtung Singen/Stuttgart) und Schaffhausen Nord (Richtung Winterthur/Zürich) verkehrstechnisch ungünstig ausgestaltet (zu kurz, unübersichtlich und gefährlich), was viele einheimische Autofahrerinnen und Autofahrer davon abhält, den Fäsenstaubtunnel für die lokale Durchfahrt zu nutzen. Dies wiederum führt zu einer stets steigenden Mehrbelastung des lokalen Strassennetzes wegen des Schleichverkehrs durch die Stadt Schaffhausen. Mitverursacht wird dieses Verkehrsaufkommen durch die Lage mehrerer grosser Einkaufszentren im Bereich Schaffhausen-Herblingen.

Mit dem geplanten Bau einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels wird der Anschluss Schaffhausen Nord zum Halbanschluss, was den „Nutzen“ des Fäsenstaubtunnels für den Lokalverkehr nicht erhöhen dürfte. Zudem muss dadurch in Zukunft der Lastwagenverkehr zum Kontrollzentrum im Areal Güterbahnhof auf Strassen durch Wohnquartiere verlegt und nach erfolgter Kontrolle für die Weiterfahrt in Richtung Zürich sogar via die Altstadt (Bachstrasse) und an zwei Schulhäusern vorbei zum Anschluss Schaffhausen Süd geführt werden.

Ausserdem muss angemerkt werden, dass das auch nach dem Ausbau des Fäsenstaubtunnels weiterhin 2-spurig verbleibende Teilstück von Schaffhausen-Herblingen bis an die Landesgrenze (vormals Hauptstrasse J15) voraussichtlich schon in naher Zukunft zu einem weiteren „Nadelöhr“ erklärt werden dürfte. Damit ist absehbar, dass die Kaskade von Strassenbauten im Bereich der Stadt Schaffhausen in den nächsten 30 bis 50 Jahren noch nicht zu Ende gehen wird. Der Preis dafür wird ein weiter ansteigendes Verkehrsvolumen sowie die fortschreitende Umwandlung weiterer Stadtgebiete in eine „Verkehrswüste“ sein.

Übrige Ausbauschnitte STEP Nationalstrassen

BE: N1 Weyermannshaus – Wankdorf und BE: N6: Muri – Rubigen:

Die Projekte „Weyermannshaus – Wankdorf“ (Realisierungshorizont 2040) und Muri-Rubigen (Weitere Realisierungshorizonte) lehnen wir ab.

AG: N1 Aarau-Ost – Birrfeld:

Auf die Weiterverfolgung des 6-Spur-Ausbaus Aarau-Ost – Birrfeld soll verzichtet werden. Die für das Jahr 2040 prognostizierten Stauzeiten rechtfertigen die negativen Auswirkungen des Projekts auf Umwelt und Anwohner nicht. Ausserdem begrüssen wir den Verzicht auf die Erweiterung Baden-West – Neuhof (4. Röhre Baregg, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 109).

GL: N17 Umfahrung Netstal:

Wir lehnen das Projekt „Umfahrung Netstal“ ab. Das Projekt ist nicht verhältnismässig, nicht mehr zeitgemäss und vor allem ungenügend wirksam, weil es die Verkehrsprobleme zur Erschliessung des Hauptortes (Netzanschluss) und des ganzen Kantons Glarus (Anschluss an Glarus Süd) nicht löst und die Ursachen zu wenig angeht.

Der im Erläuternden Bericht (Seite 41) erwähnte Nutzen bezüglich der Entlastung des Ortes Netstal ist mit Blick auf die Gesamtwirkung der Mobilität im Kanton Glarus und erst recht mit Blick auf die gesamte Schweiz viel zu klein. Das heutige Verkehrsproblem mit Staus ergibt sich hauptsächlich aus selbstverursachtem Zielverkehr nach Glarus zu Spitzenzeiten, da die meisten Fahrzeuge mit einer Person unterwegs sind. Das ist im Hinblick auf kluge, zukunftsfähige und wirksame Mobilität mit neuen, digitalen Lösungen anders zu lösen, als neue und teure Strassen zu bauen. Dadurch werden zudem die letzten nicht überbauten Landwirtschaftsflächen, Naherholungsgebiete und siedlungstrennenden Grüngürtel im engen Talboden zerschnitten und es wären während Jahren der Bauzeit massive Lärm- und weitere Emissionen in Kauf zu nehmen.

Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Glarner Dörfern muss mit anderen Massnahmen verbessert werden als mit neuen Strassen, die insgesamt zu noch mehr Strassenverkehr führen. Der Kanton plant langfristig einen Ausbau des ÖV-Angebots mit einem Viertelstundentakt (2035 bis 2040). Dieser Ausbau zielt auf einen künftig veränderten Modal-Split im Kanton Glarus ab.

Für den bisher ungezähmten Ziel- und Quellverkehr in den Ortschaften sind die Voraussetzungen für die vermehrte Nutzung und das Umsteigen auf den FVV für Kurzstrecken (z.B. Einkaufen, Arbeiten) zu schaffen. Dazu gehören auch Massnahmen im Bereich Kommunikation und Sensibilisierung (z.B. Feinstaub, Lärm, Wertverluste von Liegenschaften) und Infrastruktur für den täglichen Bedarf (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsdienstleistungen, Gastronomie). Die Voraussetzungen dafür sind gut: Viele Wege sind kurz und flach und das Bedürfnis nach mehr Qualität im unmittelbaren Wohnumfeld ist während der Pandemie gestiegen.

Sollte das Projekt dennoch realisiert werden – was wir ablehnen – so sind zwingend (gemäss Rechtsprechung Bundesgericht) flankierende Massnahmen zum Schutz der lokalen Bevölkerung vor den negativen Effekten des Strassenausbaus bis zur Inbetriebnahme des projektierten Ausbaus umzusetzen.

TI: Autobahnverbindung N13 Bellinzona - Locarno:

Wir sind mit dem Projekt und der Notwendigkeit einverstanden, die Talebene vom Verkehr zu entlasten, indem er in den Tunnel geleitet wird. Dabei darf jedoch die Kapazität nicht erhöht werden indem der Verkehr verändert wird oder die derzeitige Strasse saniert und damit ausgebaut wird.

Besondere Aufmerksamkeit muss der Überquerung des Flusses Ticino gewidmet werden, um eine Verdoppelung der Fahrspuren zu vermeiden. Es ist zu bedenken, dass der Mappo-Morettina-Tunnel bereits überlastet ist und eine Zunahme des Verkehrs auf der Magadinoebene nur zu neuen Staus zwischen Gordola und Mappo führen würde. Das neue Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln reicht weitgehend aus, um den motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel zu verlagern.

TI:N2 Lugano-Süd - Mendrisio:

Wir sind mit den Wartungsarbeiten einverstanden, die bereits auf diesem Abschnitt, in den Tunneln und anderswo durchgeführt werden. Wir sind jedoch gegen die Ausweitung der A2 auf diesem Abschnitt.

Wir und ein grosser Teil der Bevölkerung sind zutiefst enttäuscht, dass der Bundesrat die Lösung für zielführend hält und in Anbetracht des Projektfortschritts sogar beschlossen hat, die Arbeiten vom Zeithorizont 2040 auf den Zeithorizont 2030 zu verschieben, ohne die Bedenken und Einwände der Bevölkerung, der Umweltverbände, einiger Gemeinden und Parteien zu berücksichtigen.

Wir sind der Meinung, dass die Möglichkeiten zur Verringerung der Verkehrsüberlastung während der Hauptverkehrszeiten nicht voll ausgeschöpft werden: Massnahmen sollten mit grösserer Überzeugung und mit mehr Mitteln umgesetzt werden, einschliesslich finanzieller Anreize, wie z. B. Firmenverkehr, Carsharing und Parken an der Grenze.

Nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommene NEB-Strecken

TG: N23 Bodensee – Thurtal Strasse (BTS):

Wir begrüssen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen CHF kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen CHF betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden CHF. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenergebnis auf dem Weg nach oben sein.
- Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe, die den nationalen oder internationalen Verkehr massgeblich behindern.
- Vermeidung von Problemverlagerungen: Mit dem Ausbau der Thurtalstrecke und der damit erhofften Reisezeitverkürzung im MIV würde zusätzlicher Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur und Zürich Nord geführt.
- Konkurrenzierung des ÖV: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten ÖV. So verkehren auf der Strecke Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge, auf der Strecke Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *„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.“* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)
- Lärm- und Luftbelastung: Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren lokalen Massnahmen angegangen werden.
- Sicherheit: Das Konzept der BTS "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Es beinhaltet die Gefahr von frontalen Kollisionen bei hohem Tempo.

SG/AR: N25 Zubringer Appenzellerland:

Wir begrüssen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Wir lehnen das Projekt bereits im Grundsatz ab, weil ein neuer Autobahnanschluss unnötig ist. Mit dem kürzlich erfolgten Ausbau der Appenzellerstrasse von Winkeln nach Herisau ist das Appenzellerland gut ans Autobahnnetz angeschlossen. Der minimale Zeitgewinn dank dem geplanten Zubringer müsste durch zwei teure Tunneln, einen erheblichen Kulturlandverschleiss und riesige Mengen von umweltschädlichem Beton erkauft werden.

BL: N18 Muggenbergtunnel:

Wir begrüssen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde. Der Muggenbergtunnel kann allenfalls eine Option sein, wenn andere Massnahmen ausgeschöpft wurden aber nicht die nötige Wirkung zeigen. So muss beispielsweise zunächst der Knoten Angenstein optimiert und entlastet sowie der öffentliche Verkehr ins Lauffental ausgebaut werden.

BL: N18 Laufen /Zwingen:

Wir begrüssen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde. Es scheint für diese Umfahrung wenig Bedarf zu geben. So nimmt der Transit-Autoverkehr durch Laufen in den letzten Jahren nicht zu, im Gegensatz zum Ziel- und Quellverkehr von und nach Laufen. Die Umfahrung Laufen/Zwingen könnte zwar positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung haben. Sie ist jedoch zwingend mit flankierenden Massnahmen

und dem Rückbau der heutigen Strasse zu verknüpfen. Zudem soll zuerst der Bahn-Doppelspurausbau im Laufental umgesetzt und seine Wirkung abgewartet werden, bevor an diesen teuren Bau gedacht wird. Durch den 15-Minuten-Takt der S3 zwischen Laufen und Basel wird sich ein guter Teil des MIV auf den öffentlichen Verkehr verlagern.

JU: N18 Umfahrung Delémont:

Wir begrüßen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf das Projekt verzichtet wird, da wir es aufgrund seiner verkehrssteigernden Wirkung grundsätzlich ablehnen.

GR: N29 Umfahrung Bivio / Umfahrung Mulegns / Umfahrung Cunter/Savognin:

Wir begrüßen, dass die drei Umfahrungen an der N29 vom Bund im Verhältnis zu ihrer Wirkung als zu teuer beurteilt und daher zurückgestellt wurden respektive festgestellt wurde, dass es weitere Studien dazu braucht.

TI: N24 Umfahrung Stabio – Gaggiolo:

Wir begrüßen, dass das Projekt (vorläufig) sistiert wird.

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Gontenbad, 20. April 2022

**Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbaus
schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des
Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

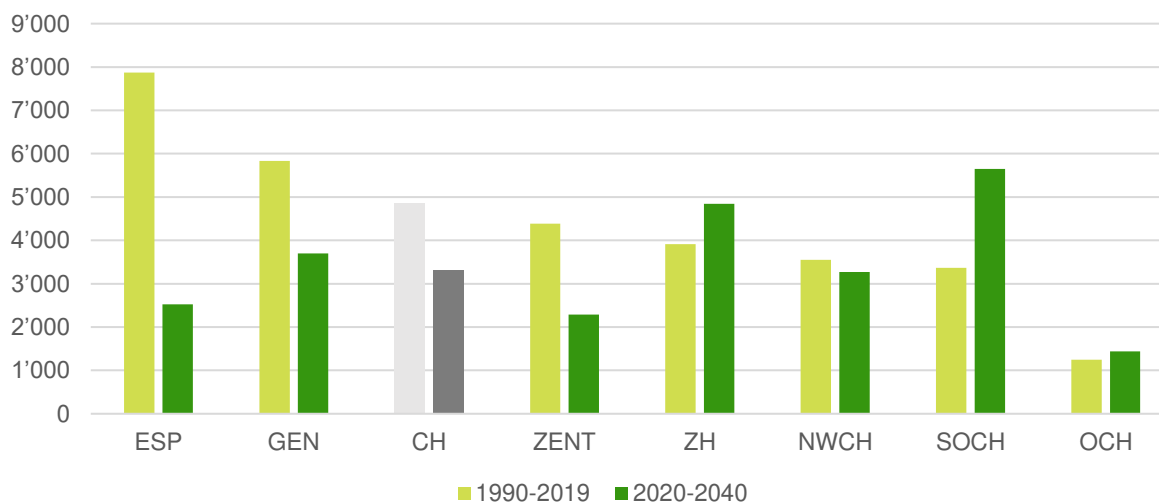
Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubri-
zierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu
können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von
nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass **alle Landesteile** und Kantone als Wohn-
und Wirtschaftsstandorte **attraktiv bleiben** und an der **wirtschaftlichen Entwicklung des Lan-
des teilhaben können**.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshor-
izont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein
unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vor-
haben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen er-
wähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wur-
den zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung
aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilun-
gen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des
Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirt-
schaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen,
beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenver-
kehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwi-
schen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden
in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das
Schlusslicht.

Ausgaben Entwicklung Nationalstrassennetz nach Regionen, pro Kopf



ESP	Espace Mittelland (Bern, Freiburg, Solothurn, Neuenburg, Jura)
GEN	Genferseeregion (Waadt, Wallis, Genf)
ZH	Zürich (Zürich, Schaffhausen)
NWCH	Nordwestschweiz (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau)
ZENT	Zentralschweiz (Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden Zug)
SOCH	Südostschweiz (Graubünden, Glarus, Tessin)
OCH	Kernregion Ostschweiz (Thurgau, St.Gallen, Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh.)

Quellen: Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Strassen ASTRA, IHK-Research

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. **Vor allem das NEB-Projekt Zubringer Appenzellerland soll abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.** Aber auch die Bodensee-Thurthal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil gehören dazu – die Ost-CH ist zwar etwas weiter weg von Bern, aber deshalb wirtschaftlich nicht minder wichtig für die CH.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenberg tunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg tunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fliessen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fliessen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fliessen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz¹: 6 Prozent der Ausgaben. Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der **Zubringer Appenzellerland** und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. **Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral.** Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA. (26. Januar 2022). STEP Nationalstrassen [Faktenblatt 4: Projekte, Zuteilung und Kosten](#).

Der Wirtschaftsstandort Ostschweiz und die Kantone AI / AR im Besonderen sind eine Randregion und damit in vielen Themen (Fachkräfte kommen weniger gerne in unsere Gegend – notabene oft wegen einer ungenügenden Verkehrs-Infrastruktur (lange Arbeitswege durch Staus verursacht, Transportwege sind aus unserer Gegend immer länger, ectl.) , ist in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft (auch in AI und AR) und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandorts Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. **Das NEB-Projekt Zubringer Appenzellerland soll Eingang finden und einen Realisierungshorizont STEP 2024 oder spätestens STEP 2027 zugeteilt werden.** Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

HIKA – Handels- und Industriekammer AI



Gabriela Manser
Goba AG
HIKA Präsidentin
Gontenstrasse 51
9108 Gontenbad

Industrie- & Gewerbeverein St.Gallen-West, Herisauer Strasse 70, 9015 St.Gallen

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St. Gallen, 26. April 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

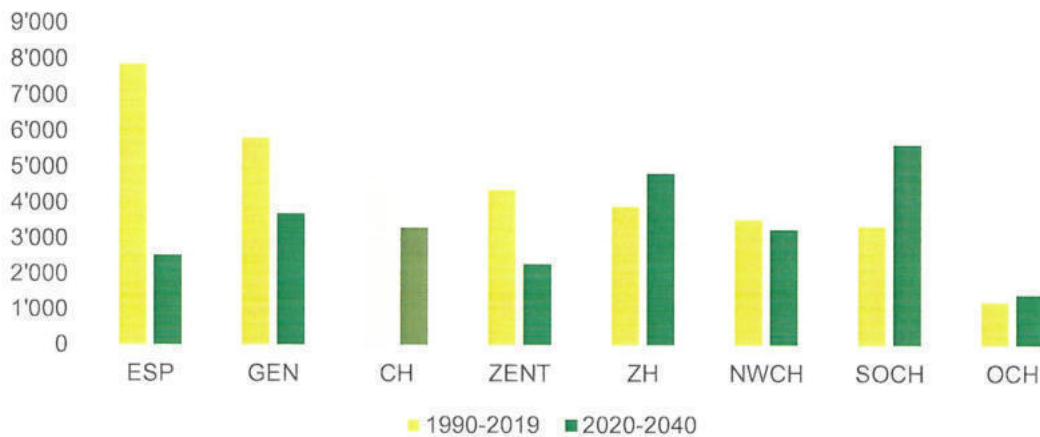
Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshorizont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen erwähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wurden zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilungen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirtschaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen, beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenverkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das Schlusslicht.

Ausgaben Entwicklung Nationalstrassennetz nach Regionen, pro Kopf



ESP	Espace Mittelland (Bern, Freiburg, Solothurn, Neuenburg, Jura)
GEN	Genferseeregion (Waadt, Wallis, Genf)
ZH	Zürich (Zürich, Schaffhausen)
NWCH	Nordwestschweiz (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau)
ZENT	Zentralschweiz (Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden Zug)
SOCH	Südostschweiz (Graubünden, Glarus, Tessin)
OCH	Kernregion Ostschweiz (Thurgau, St.Gallen, Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh.)

Quellen: Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Strassen ASTRA, IHK-Research

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenberg tunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg tunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fließen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fließen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der

STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fliessen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz: 6 Prozent der Ausgaben! Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

Bodensee-Thurtal-Strasse

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr mit den damit verbundenen Potenzialen zur Verbesserung der bestehenden

Situation in den Ortskernen. Berücksichtigt man zusätzlich die Oberlandstrasse im verkehrlichen Gesamtprojekt BTS/OLS, wäre die Entlastungswirkung gar noch deutlich grösser.

Der Kanton Thurgau gehörte in den vergangenen Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen. Die heutige Strasseninfrastruktur wird dem steigenden Bedürfnis nicht gerecht. Der durchschnittliche Tagesverkehr in Amriswil (23'000) und in Weinfelden (20'100) legen die Notwendigkeit der BTS offen. Die aktuelle Strassenführung der N23 ist verkehrstechnisch suboptimal und beinhaltet 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 Kilometer Velo-Alltagsrouten und 16 Schulstandorte. Zudem ist die Planung der BTS weit fortgeschritten. Der Kanton Thurgau hat dem Bund Ende 2019 ein fertiges Generelles Projekt überreicht.

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttiseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Der Wirtschaftsstandort Ostschweiz ist in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandorts Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden. Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Handels- und Industrievereinigung Gossau SG

Der Präsident



Markus Mauchle

Industrie- und Gewerbeverein St.Gallen-West

Der Präsident



Hermann Merz

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

per Mail an netzplanung@astra.admin.ch

Basel, 26. April 2022 sb

Stellungnahme der Handelskammer beider Basel zur «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz»

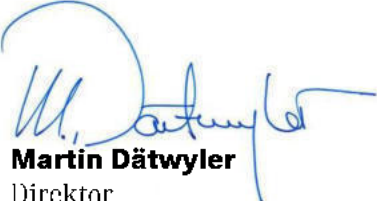
Schr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Schr geehrter Herr Wieland
Schr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz» Stellung nehmen zu können.

Im Anhang senden wir Ihnen unsere Stellungnahme, mit der Bitte, unsere Überlegungen bei den zukünftigen Arbeiten zu berücksichtigen. Für zusätzliche Fragen im Zusammenhang mit unseren Darstellungen, stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Handelskammer beider Basel



Martin Dätwyler
Direktor



Dr. Sebastian Deininger
Leiter

Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt

Stellungnahme

Basel, 26. April 2022 sb

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 sowie Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen

Die Handelskammer beider Basel teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Insbesondere die grossen Städte und Agglomerationsräume der Schweiz sind bereits heute von Kapazitätsengpässen im nationalen Hochleistungsstrassennetz betroffen. Dies gilt im Speziellen für den Metropolitanraum Basel, dessen Nationalstrassennetz zu den am stärksten belasteten Abschnitten der Schweiz gehört. Die Handelskammer beider Basel begrüsst es deshalb ausdrücklich, dass der Rheintunnel in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen werden soll. Damit sich der Engpass auf der Osttangente nicht vor die Tore der Stadt verlagert, ist jedoch auch der Achtspurausbau zwischen Hagnau und Augst notwendig. Von hoher Wichtigkeit für die Region ist zudem die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse 18 zwischen Basel und Delémont. Diese soll deshalb in das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) aufgenommen werden.

Zusammenfassung der Forderungen

- Die Aufnahme des Rheintunnels in den Ausbauschnitt 2023 wird ausdrücklich begrüsst.
- Der Achtspurausbau Hagnau – Augst ist unter Berücksichtigung der Anliegen der Unternehmen auf dem Areal Schweizerhalle voranzutreiben und die Kapazitätserweiterung ist ebenfalls dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen. Die funktionale Verbindung zum Rheintunnel ist sicherzustellen.
- Die Handelskammer beider Basel begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Wir fordern jedoch eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Studie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Das Komitee N18 soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.
- Zusätzlich fordert die Handelskammer beider Basel die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.
- Es soll angestrebt werden, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbau 2027 aufgenommen und damit finanziert werden.

Handelskammer beider Basel

St. Jakobs-Strasse 25
Postfach
CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60
F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

Ausgangslage

Die Nationalstrassen sind über weite Teile bereits heute sehr stark ausgelastet. 2019 wurden gemäss Bundesrat insgesamt 30'230 Stautunden erfasst. Für 88 Prozent davon sind Verkehrsüberlastungen, d.h. Kapazitätsengpässe verantwortlich. Bis auf das Jahr 2020, das Corona-bedingt auch für die Nationalstrassen eine besondere Situation darstellte, hat die Überlastung der Nationalstrassen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen, und sie ist deutlich schneller angewachsen als die Verkehrsentwicklung. Dieser Trend dürfte sich fortsetzen. Auf dem Nationalstrassennetz werden im Jahr 2040 gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ohne Gegenmassnahmen rund 453 Kilometer regelmässig überlastet sein. Um die Erreichbarkeit sowie die Funktionalität des Strassennetzes sicherzustellen, möchte der Bundesrat dieses unterhalten und ausbauen. Dies wird von der Handelskammer beider Basel ausdrücklich begrüsst.

In der Vorlage beantragt der Bundesrat dem Parlament deshalb für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen im Sinne von Anpassungen für die Jahre 2024–2027 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken. Für den Ausbau der Kapazitäten beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, den Ausbauschnitt 2023 sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken zu beschliessen. Das dazugehörige strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) stellt sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über Erweiterungen der Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz befinden können. Auf Basis dessen werden sämtliche Erweiterungsprojekte zu einem Programm zusammengefasst und priorisiert.

Auch das Verkehrssystem der Nordwestschweiz stösst zunehmend an seine Grenzen. Aufgrund ihrer grenznahen Lage verfügt die Region Basel als Gateway neben einem Life Sciences Cluster von internationalem Rang auch über einen florierenden Logistikcluster. Hightech, Medtech und Uhrenindustrie prägen die Wirtschaft entlang der Achse Basel-Delémont. Die hervorragenden Wachstumsperspektiven der Region werden auch auf der Strasse zu Mehrverkehr führen. Fehlende Netzredundanzen verschärfen die schwierige Situation und sorgen zusätzlich für Behinderungen bei Instandsetzungsarbeiten. Der mangelnde Ausbau der Strassenkapazitäten in der Vergangenheit bedroht die Erreichbarkeit des zweitgrössten Wirtschaftsraums der Schweiz bereits heute. In der Nordwestschweiz muss aus diesem Grund dringend in ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz investiert werden. Für die notwendigen Kapazitätserweiterungen in der Region Basel ist das STEP Nationalstrassen mit dem Ausbauschnitt 2023 von grosser Bedeutung.

Der Rheintunnel – ein zentrales Projekt zur Entlastung der Basler Osttangente

Das Projekt Rheintunnel, welches bereits im November 2020 vom Bundesrat genehmigt wurde, soll in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommen und damit definitiv beschlossen werden. Es wird im Bericht dem Realisierungshorizont 2030 zugeordnet. Dies wird von der Handelskammer beider Basel ausdrücklich begrüsst, da mit dem Projekt bestehende Engpässe im Kern der Agglomeration Basel behoben werden und der Rheintunnel die Osttangente zwischen Wiese und Hagnau nachhaltig vom Durchgangsverkehr entlasten wird. Die Kapazitätserweiterung wird erwartungsgemäss zu einer Verlagerung des Strassenverkehrs auf das sicherere Nationalstrassennetz führen, wodurch sich die Anzahl der Unfälle vermindert. Diese Verlagerung wird zu einer Aufwertung der betroffenen Siedlungsgebiete führen und den Agglomerationskern weiter stärken. Insbesondere wird der Rheintunnel zu einer Verminderung der Luftschadstoffemissionen sowie einer Reduktion der Lärmbelastung beitragen.

- Die Aufnahme des Rheintunnels in den Ausbauschnitt 2023 wird ausdrücklich begrüsst.

Der Achtspurausbau – notwendig, um das Potenzial des Rheintunnels zu verwirklichen

Damit sich der Engpass auf der Osttangente nicht vor die Tore der Stadt verlagert, ist auch der Achtspurausbau zwischen Hagnau und Augst notwendig. Es ist deshalb wichtig, dass der Achtspurausbau im vorliegenden Vernehmlassungsentwurf ebenfalls dem Realisierungshorizont 2030 zugeordnet wurde. Der Bundesrat hat also die Notwendigkeit zum Ausbau und zur funktionalen Verbindung zum Rheintunnel erkannt. Eine Aufnahme in den Ausbauschnitt 2023 würde dem Projekt jedoch eine zusätzliche Verbindlichkeit verleihen und wäre deshalb begrüssenswert.

Beim Ausbau gilt es jedoch auf die Bedürfnisse der Unternehmen auf dem angrenzenden Areal der Schweizerhalle Rücksicht zu nehmen. Je nach Linienführung würde die Nutzung der benachbarten Wirtschaftsflächen, insbesondere bezüglich Störfallpotenzial, eingeschränkt. Da es sich dabei für die Produktion im Kanton Basel-Landschaft um ein Schlüsselareal mit weitreichenden Nutzungsmöglichkeiten handelt, würde eine Einschränkung die ansässigen Unternehmen vor grosse Schwierigkeiten stellen. Die Bedürfnisse der Unternehmen müssen deshalb in die Projektierung entsprechend einfließen.

- Der Achtspurausbau Hagnau – Augst ist unter Berücksichtigung der Anliegen der Unternehmen auf dem Areal Schweizerhalle voranzutreiben und die Kapazitätserweiterung ist ebenfalls dem Ausbauschnitt 2023 zuzuordnen. Die funktionale Verbindung zum Rheintunnel ist sicherzustellen.

Nationalstrasse 18 – eine Verbindungsachse von nationaler Bedeutung und hohem Problemdruck

Die N18 verbindet als Teil des nationalen Strassennetzes den Grossraum Basel mit dem Arc lémanique und schliesst das prosperierende Laufental sowie den Kantonshauptort Delémont ans Hochleistungsstrassennetz an. Sie ermöglicht somit auch die Zusammenarbeit im Regionalen Innovationssystem (RIS) Basel-Jura – also den regionalen Austausch zwischen Unternehmen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie der öffentlichen Hand zur Verbesserung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit in der Region.

Jedoch nimmt die Verkehrsbelastung auf der N18 konstant zu. So ist beispielsweise der Durchgangsverkehr am Angenstein in den letzten Jahren markant angestiegen (+ 306 Prozent seit 1980). Dies führte dazu, dass die N18 im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen aufwies. Das starke regionale Bevölkerungswachstum zählt dabei zu den Haupttreibern dieser Entwicklung. So ist die Bevölkerung im Baselbieter Laufental seit 1981 um 46 Prozent gewachsen. Eine Kehrtwende dieser Entwicklung ist nicht zu erwarten. Dies zeigen auch die verschiedenen Entwicklungskonzepte der Gemeinden.¹ Die Stauproblematik am Knoten Angenstein, wo Transit- und Lokalverkehr zusammenstossen, sowie die Lärm- und

¹ Verkehrserhebung Basel-Landschaft (mehrere Jahre)

ASTRA (2021): Statistik Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss 2020

Bundesamt für Statistik (1981-2010 Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP), ab 2011 Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP))

Wüest & Partner AG; Bundesamt für Statistik (2035 Bevölkerungsperspektive Kanton Solothurn)

Raumplanung Holzemer GmbH, ecoptima AG, Rudolf Keller & Partner Verkehringenieure AG (2015), Zukunftsbild Region Laufental/ Thierstein. (2035 Bevölkerungsperspektive Laufental)

Sicherheitsprobleme bei den Ortsdurchfahrten in Laufen und Zwingen werden sich also weiter akzentuieren.

Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Staustunden, sondern geht auch mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher. In den Jahren von 2016 bis 2020 kam es am Angenstein zu insgesamt 24 Autounfällen, wobei 11 Menschen verletzt wurden.² Auch für den Langsamverkehr, der ein wichtiges und nicht zu vernachlässigendes Element entlang der N18 darstellt, existiert aufgrund der Strassenkonfiguration und der hohen Verkehrsbelastung ein erhebliches Sicherheitsdefizit. Weiter gilt es auch die Herausforderungen auf dem jurassischen Streckenabschnitt zu lösen. Die Streckenführung durch das Zentrum von Delémont ist städtebaulich ungünstig. Mit der geforderten Verlegung der N18 soll daher neues Entwicklungspotenzial ermöglicht werden. Dies bei einer gleichzeitigen Optimierung der Strassenverkehrssicherheit und einer Reduktion der Lärmbelastung für die Stadtbewohner.

Ein Ausbau der N18 wäre auch vor dem Hintergrund der Schaffung einer leistungsfähigen Redundanz im nationalen Schnellstrassennetz von hoher Bedeutung. So kann die N18 bei Überlastungen oder Verkehrsunfällen auf der A2 zur Entlastungs- oder Ersatzroute zwischen der Westschweiz und dem Raum Basel dienen. Ansätze zur Behebung der Engpässe, beispielsweise in Form des Muggenbergtunnels und einer Umfahrungsstrasse für Laufen und Zwingen existieren seit vielen Jahren, wurden jedoch bis heute nicht realisiert.

Unsere Forderungen: Korridorstudie, Aufnahme ins STEP und Zuweisung zu einem Realisierungshorizont

Anfang des Jahres 2020 ist die bisherige Hauptstrasse 18 als NEB-Strecke in die Verantwortung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) übergegangen. Die Kantone Jura und Basel-Landschaft haben dem Bund im Zuge dessen drei kantonale Vorhaben überreicht: Die Umfahrung Delémont (JU), die Umfahrung Laufen – Zwingen (BL) sowie den Muggenbergtunnel (BL) mit dem Knoten Angenstein.

Mit dem nun aufgelegten STEP Nationalstrassen bestünde die Chance, die beschriebenen Probleme auf der N18 anzugehen und die Projekte umzusetzen. Die Vorlage verzichtet jedoch darauf, die Projekte entlang der N18 ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen. Der Bund will stattdessen eine Korridorstudie durchführen, um den «Fächer für die Ansätze zur Lösung der bestehenden Probleme noch einmal umfassend aus gesamtverkehrlicher Optik zu öffnen».

Die Durchführung einer Korridorstudie wird begrüsst

Die Handelskammer begrüsst grundsätzlich die Durchführung einer Korridorstudie. So können die Projekte, welche einen unterschiedlichen Planungsstand aufweisen, gesamtheitlich betrachtet und untereinander abgestimmt werden. Auch eine umfassende Abstimmung nach raumplanerischen und siedlungspolitischen Gesichtspunkten unter Einbezug der Kantone, der Gemeinden, der Bevölkerung und der Wirtschaftverbände sowie eine Beurteilung der Berücksichtigung der übergeordneten Strategien und Konzepte sind als sinnvoll zu erachten.

Da der Problemdruck hoch ist und das ungenutzte Verstreichen der Zeit volkswirtschaftliche Kosten verursacht, fordert die Handelskammer beider Basel eine rasche Durchführung der Korridorstudie. Dank des Umstandes, dass bei einigen Projekten bereits umfangreiche Studien vorhanden sind und verschiedenste Varianten geprüft wurden, muss diese Arbeit nicht mehr von

² ASTRA/Kantone 2021

Grund auf begonnen werden. Das ASTRA kann dabei auf die Unterstützung verschiedener Akteure wie etwa der Kantone, des Komitee N18 sowie der Handelskammer beider Basel und des Aggloprogramms Basel zählen. Diese sollen vom ASTRA eng in die Arbeiten miteinbezogen werden – beispielsweise im Rahmen einer Begleitgruppe. Für die Durchführung der Korridorstudie soll eine effiziente und handlungsfähige Projektorganisation aufgestellt werden, die den Umfang und Inhalt der Studie beschliesst und rasch eine konkrete Timeline erstellt. Die Arbeiten dazu sollen unverzüglich in Angriff genommen werden und bis spätestens 2023 abgeschlossen werden. Inhaltlich soll in den Analysen der Korridorstudie ebenfalls der Langsamverkehr, der wie oben beschrieben erhebliche Sicherheitsdefizite aufweist, mitberücksichtigt werden.

- Die Handelskammer beider Basel begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Wir fordern jedoch eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Studie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Das Komitee N18 soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.

Aufnahme ins STEP und Zuweisung zu einem konkreten Realisierungshorizont

Neben der Durchführung einer Korridorstudie fordert die Handelskammer auch die Aufnahme der N18-Engpässe ins strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen und die Zuweisung der einzelnen Projekte zum Realisierungshorizont 2030 beziehungsweise 2040. Es soll zudem abhängig von den Resultaten der Korridorstudie das Ziel sein, dass Projekte in den Ausbauschrift 2027 aufgenommen und damit finanziert werden. Unsere Forderungen basieren unter anderem auf den folgenden Argumenten:

Es besteht ein **klarer politischer Wille** in der Region zum Ausbau dieser Verkehrsachse. Dies zeigt sich aufgrund der Mehrheiten für verschiedene politische Vorstösse zu diesem Thema. Beispiele sind etwa das Postulat Blatter (Landrat BI; 2019/244) oder der Anzug Haller (Grosser Rat BS; 18.5358). Eine klare Willensäusserung bedeutet auch die Annahme der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» (60.04 Prozent Ja-Stimmen) im September 2020.

Das ASTRA bestreitet den Handlungsbedarf auf der N18 indes nicht. Mit dem vorgeschlagenen Vorgehen steht das Projekt jedoch wieder auf Feld 1. Vor dem Hintergrund der gravierenden Probleme ist es inkonsequent, **keine konkretere Perspektive** aufzuzeigen. Eine solche wäre für die betroffene Bevölkerung entscheidend.

Die Projekte entlang der N18 **erfüllen viele vom ASTRA vorgegebenen Auswahlkriterien**. So würde ein Ausbau der N18 wie oben ausgeführt zur Schaffung nötiger Netzredundanzen, der Behebung gravierender Engpässe und von schwerwiegenden Verträglichkeitsproblemen, der Ermöglichung städtebaulicher Aufwertungen sowie der Berücksichtigung der Bedürfnisse des nationalen Verkehrs beitragen. Wir betonen insbesondere auch den einzigartigen Charakter der N18, die **vier Kantone** und **zwei Sprachregionen** miteinander verbindet und dadurch einen wichtigen Beitrag für die **nationale Kohäsion** und die Verbindung der Sprachgemeinschaften in der Schweiz leistet. Zusätzlich konkurrenziert ein allfälliger Strassenausbau keineswegs eine Kapazitätserweiterung des öffentlichen Verkehrs, welche mit dem Doppelspurausbau im Laufental für den Halbstundentakt auf der Linie Biel – Delémont – Basel bereits geplant ist. Die genannten Aspekte scheinen **in der Beurteilung nicht ausreichend berücksichtigt** zu werden. Gerade die Kategorisierung als Projekt mittleren Problemdrucks sollte – in erster Linie angesichts des

zweithöchsten Stauaufkommens der Schweiz – in Frage gestellt werden. Die oben ausgeführten **gravierenden Sicherheitsdefizite** entlang der N18 verleihen einem raschen Ausbau zudem eine besondere Dringlichkeit.

Gleichzeitig wirft die **Priorisierung** der NEB-Projekte teils Fragen auf. So ist es etwa nicht ersichtlich, wieso andere Projekte mit «mittlerem Problemdruck» oder offener Linienführung ins STEP aufgenommen werden, nicht aber die N18.

- Die Handelskammer beider Basel fordert die Aufnahme der N18-Engpässe STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.
- Es soll angestrebt werden, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbauschritt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden.

Fazit

Die Erreichbarkeit des Standorts stellt im nationalen und internationalen Wettbewerb einen in seiner Bedeutung zunehmenden Faktor dar. Insbesondere für die städtischen und suburbanen Gebiete ist ein leistungsfähiges Nationalstrassennetz von herausragender Bedeutung. Die Handelskammer teilt daher die Auffassung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend angezeigt ist, und unterstützt die Vorlage in ihren Grundzügen ausdrücklich. Wir verlangen jedoch die Aufnahme des Achtspurausbau Hagnau – Augst in den Ausbausschritt 2023 sowie verbindlichere Signale für die Projekte entlang der N18.



HEV Kanton St.Gallen

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St.Gallen, 28. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können und äussern uns wie folgt:

3. Röhre Rosenbergtunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergtunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St.Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat denn auch bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschritt 2023 aufnimmt.

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzel siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus – mit entsprechend negativen Folgen auf die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region aus. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg隧nells die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Die IG Engpassbeseitigung, bei der der HEV Kanton St.Gallen als Mitglied mitwirkt, wird sich auch in Zukunft mit grossem Engagement dafür einsetzen, dass die Planungs- und Umsetzungsarbeiten auch auf kantonaler und städtischer Ebene mit Hochdruck weitergehen. Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt.

Bodensee-Thurtal-Strasse, Zubringer Appenzellerland, Doppelspurausbau A15

Im Rahmen der nächsten Schritte des STEP sind nach unserer Auffassung die für die Ostschweiz wichtigen Projekte der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS), des Zubringers Appenzellerland und der Doppelspurausbau der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus aufzunehmen.

Die BTS entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr und eröffnet Potenziale zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Die Bevölkerung des Kanton Thurgau hat über diese Projekte ebenfalls abgestimmt und zu ihnen deutlich Ja gesagt. Auch der Zubringer Appenzellerland muss aus Sicht des HEV Kanton St.Gallen mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Er kann die vorhandenen Verkehrsprobleme in Gossau, lösen, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet gleichzeitig Herisau von einem heute starken Durchgangsverkehr. Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss.

Für die Kernregion Ostschweiz sind die Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse, Zubringer Appenzellerland und der Doppelspurausbau der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ebenfalls von grosser Relevanz.

Zusammenfassende Folgerungen


Der HEV Kanton St.Gallen begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg隧nell (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschritt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassenetz übernimmt.

Die weiteren Ostschweizer Projekte der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), der Zubringer Appenzellerland und der Doppelspurausbau der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus sollen darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Hauseigentümerverband Kanton St.Gallen



Walter Locher, Präsident



Remo Dagwati, Geschäftsführer



Hauseigentümerverband
Kanton Zürich

Albisstrasse 28 / Postfach
8038 Zürich

Tel. 044 487 18 00
Fax 044 487 18 88

www.hev-zh.ch
info@hev-zh.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
3003 Bern

per E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Zürich, 27. April 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Einleitende Bemerkung

Mit Ihrem Schreiben vom 26. Januar 2022 haben Sie das Vernehmlassungsverfahren zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz eröffnet. Für die uns gebotene Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen bestens. Der HEV Kanton Zürich ist mit seinen rund 75'000 Mitgliedern der grösste Vertreter der Haus-, Grund- und Stockwerkeigentümer im Kanton Zürich.

Da die Interessen unserer Mitglieder insbesondere vom Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen bzw. von der Aufnahme der Oberlandautobahn in das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) betroffen sind, machen wir von der Möglichkeit zur Stellungnahme gerne Gebrauch.

2. Zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen bzw. zur Aufnahme der Oberlandautobahn in das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP)

Beim Lückenschluss der Oberlandautobahn handelt es sich um ein Projekt, das für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer und damit für viele Mitglieder des HEV Kanton Zürich im Zürcher Oberland von hoher Bedeutung ist. Für den HEV Kanton Zürich ist daher eine rasche Realisierung der Oberlandautobahn wichtig.

Der HEV Kanton Zürich begrüsst die Vorlage des Bundesrates und insbesondere die darin enthaltene Bekräftigung des Bundes, die N15 (Zürcher Oberlandautobahn) als Vorhaben ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen. Der Bund weist treffend darauf hin, dass das Vorhaben die «unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil» behebe, durch welche derzeit «der gesamte Verkehr der vor- und nachgelagerten Autobahn durchgeleitet wird». Der HEV Kanton Zürich macht vor diesem Hintergrund und angesichts des dringenden Handlungsbedarfs allerdings beliebt, den

Zeitplan zu diesem Vorhaben noch einmal zu überdenken: Angesichts der unhaltbaren Situation für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer und damit für viele Mitglieder des HEV Kanton Zürich im Zürcher Oberland und angesichts der unbestrittenen Dringlichkeit des Vorhabens ist der Realisierungshorizont 2040 unbefriedigend.

3. Warum eine Lückenschliessung der Oberlandautobahn dringend ist

Der HEV Kanton Zürich möchte an dieser Stelle noch einmal unterstreichen, wie wichtig und zeitlich dringend das Projekt der Lückenschliessung für die gesamte Bevölkerung im Zürcher Oberland ist:

- Die N15 ist eine sehr stark frequentierte, überkantonale Verkehrsachse, welche den Autoverkehr aus dem Glarnerland, dem Gebiet des oberen Zürichsees und dem Zürcher Oberland ins Ballungszentrum Zürich-Nord und Zürich-City führt. Ebenso fliesst ein grosser Teil des Ferienverkehrs Richtung Bündnerland durch diese Achse. Die Oberlandautobahn N15 erschliesst das bevölkerungsreiche und wirtschaftlich bedeutende Zürcher Oberland. Vom zunehmenden Verkehrsfluss betroffen sind die Ortsdurchfahrten durch Aathal, Wetzikon und Hinwil, über die sich der gesamte Verkehr der N15 abwickeln muss.
- Die Dörfer und Wohngebiete der Region müssen dringend vom Verkehr entlastet werden. Für Fussgänger oder Velofahrer, für ältere Leute oder auch Kinder auf dem Schulweg stellen die ständig zunehmenden Verkehrsflüsse innerorts erhebliche Sicherheitsrisiken dar. Die dringend notwendige Verbesserung dieser Situation kann mit der Lückenschliessung der N15 bewerkstelligt werden: Das Vorhaben umfasst «verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der umfahrenden Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz», wie im erläuternden Bericht richtig festgehalten wird. Vom Lückenschluss profitieren, wie ebenfalls ausgeführt wird, die «teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr». Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz wird durch die neue Linienführung im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen Rechnung getragen. Zudem verläuft die Oberlandautobahn in diesem Teilstück fast ausschliesslich in Tunnels. Der Kanton Zürich hat hierfür entsprechende zusätzliche Vorarbeiten geleistet, um ideale Voraussetzungen für den Bund zu schaffen.

Der HEV Kanton Zürich nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts in einer vorbereitenden Studie die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden muss. Er weist gleichzeitig darauf hin, dass hier bereits umfangreiche Vorarbeiten und Studien vorliegen.

4. Fazit und Antrag

Unbefriedigend für die Zürcher Oberländer Bevölkerung ist der Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundesrat hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.1.2022). Aus Sicht des HEV Kanton Zürich trifft diese zeitliche Einordnung auf die N15 nicht zu.

Der HEV Kanton Zürich ersucht daher den Bundesrat, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt in einen früheren Realisierungshorizont aufzunehmen. Ein rasches Handeln und eine rasche Lückenschliessung der Oberlandautobahn ist dringend angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer und damit für viele Mitglieder des HEV Kanton Zürich im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes Jahr, in dem das Projekt früher realisiert werden kann, zählt.

Antrag: Der HEV Kanton Zürich beantragt, dass das Projekt der Lückenschliessung der Oberlandautobahn in einen früheren Realisierungshorizont aufzunehmen sei.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
HEV Kanton Zürich



Hans Egloff
Präsident



Albert Leiser
Direktor



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Zürich, 27. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend finden Sie die Antworten und Ausführungen des HEV Kanton Zürich, Albisstrasse 28, Postfach, 8038 Zürich, zu Ihren Fragen in kursiver Schrift.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja, der HEV Kanton ist mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Der HEV Kanton Zürich begrüsst die Vorlage des Bundesrates und insbesondere die darin enthaltene Bekräftigung des Bundes, die N15 (Zürcher Oberlandautobahn) als Vorhaben ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen. Der HEV Kanton Zürich macht allerdings beliebt, den Zeitplan zu diesem Vorhaben noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt in einen früheren Realisierungshorizont als 2040 aufzunehmen.

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?

Ja.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Der HEV Kanton Zürich begrüsst insbesondere die Aufnahme des Lückenschlusses in der N15 zwischen Uster und Betzholz. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Eine Schliessung dieser Lücke, um die im erläuternden Bericht dargelegten Probleme so rasch als möglich zu lösen, ist aus Sicht des HEV Kanton Zürich dringend angezeigt.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der HEV Kanton Zürich ist der Auffassung, dass die Schliessung der Lücke in der N15 hier ebenfalls dazu gehört. Aus unserer Sicht ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027 nötig. Dies, um das Projekt nun so rasch als möglich umzusetzen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Der Baubeginn an beiden Enden der A53, heute N15, war im Jahr 1972. Seit 1989 klafft nun die Lücke von Uster Ost bis Betzholz. Seit dem Bestehen der Lücke in der Oberlandautobahn, also seit 1989, hat der Verkehr auf der Achse Uster-Wetzikon-Hinwil um 50 % zugenommen auf einen durchschnittlichen Tagesverkehr von derzeit 30'000 Fahrzeugen pro Tag.

Ein unbefriedigender Zustand für die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer und damit für viele Mitglieder des HEV Kanton Zürich im Zürcher Oberland, die unter Verkehr, Lärm und Staus in ihren Gemeinden und Städten leiden. Unter dieser unhaltbaren Situation leiden nicht zuletzt auch Fussgänger, Velofahrer, ältere Leute oder Kinder auf dem Schulweg.

Der HEV Kanton Zürich nimmt erfreut zur Kenntnis, dass dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz durch die neue Linienführung im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen Rechnung getragen wird. Zudem verläuft die Oberlandautobahn in diesem Teilstück fast ausschliesslich in Tunnels. Der Kanton Zürich hat hierfür zusätzliche Vorarbeiten geleistet, um ideale Voraussetzungen für den Bund zu schaffen. Einer zeitnahen Realisierung der Lückenschliessung der Oberlandautobahn steht also nichts mehr im Wege. Damit kann die Verkehrssituation im Zürcher Oberland wesentlich verbessert werden, während gleichzeitig die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer und damit viele Mitglieder des HEV Kanton Zürich im Zürcher Oberland entlastet werden können.

Der HEV Kanton Zürich beantragt daher, dass das Projekt der Lückenschliessung der Oberlandautobahn in einen früheren Realisierungshorizont aufzunehmen sei.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, sehr geehrte Damen und Herren, wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
HEV Kanton Zürich



Hans Egloff
Präsident



Albert Leiser
Direktor



HEV St.Gallen

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St.Gallen, 28. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können und äussern uns wie folgt:

3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St.Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat denn auch bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschritt 2023 aufnimmt.

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzel siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus – mit entsprechend negativen Folgen auf die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienenengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region aus. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg隧nells die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Die IG Engpassbeseitigung, bei der der HEV Stadt St.Gallen als Mitglied mitwirkt, wird sich auch in Zukunft mit grossem Engagement dafür einsetzen, dass die Planungs- und Umsetzungsarbeiten auch auf kantonaler und städtischer Ebene mit Hochdruck weitergehen.

Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt.

Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland

Im Rahmen der nächsten Schritte des STEP sind nach unserer Auffassung auch die beiden für die Ostschweiz ebenfalls wichtigen Projekte der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland aufzunehmen.

Die BTS entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr und eröffnet Potenziale zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Die Bevölkerung des Kanton Thurgau hat über diese Projekte ebenfalls abgestimmt und zu ihnen deutlich Ja gesagt.

Auch der Zubringer Appenzellerland muss aus Sicht des HEV Stadt St.Gallen mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Er kann die vorhandenen Verkehrsprobleme in Gossau, lösen, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet gleichzeitig Herisau von einem heute starken Durchgangsverkehr.

Für die Kernregion Ostschweiz sind die beiden Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland ebenfalls von grosser Relevanz.

Zusammenfassende Folgerungen

Der HEV Stadt St.Gallen begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg隧nell (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschnitt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassenetz übernimmt.

Die weiteren Ostschweizer Projekte der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland sollen darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Abschliessend danken wir nochmals für die Gelegenheit zur Stellungnahme und ersuchen um Berücksichtigung unserer Anträge.

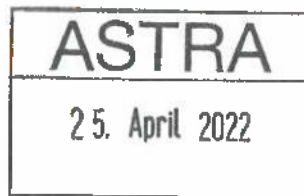
HEV Stadt St.Gallen



Christoph Solenthaler, Präsident



Remo Daguati, Geschäftsführer



Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 22. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme von Firma Holzin AG Rütistrasse 49 9050 Appenzell

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die Firma Holzin AG hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, wir von der Firma Holzin AG sind mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung der Holz in AG nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Die Holz in AG hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Die Holz in AG fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zählt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für uns von der Holz in AG ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Holzin AG beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschrift 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschrift 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich die Holzin AG nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordern wir von der Holzin AG, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

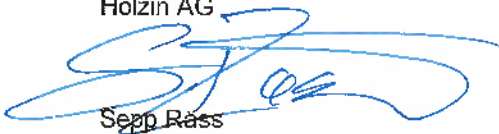
Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die Holzin AG teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Holzin AG

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Sepp Räss", is written over the printed name.

Sepp Räss

HUBER+SUHNER AG 9100 Herisau Switzerland

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

HUBER+SUHNER AG
HR Site Development & Facility Management
Degersheimerstrasse 14
9100 Herisau
Switzerland

Peter Kistler
Leiter Facility Management
Telefon +41 71 353 4257
peter.kistler@hubersuhner.com
www.hubersuhner.com

Referenz PKi 4257
Datum 28. April 2022
Seite 1 von 4

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme der Firma HUBER+SUHNER AG

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die HUBER+SUHNER AG hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, die HUBER+SUHNER AG ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits

kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung von HUBER+SUHNER AG nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Die HUBER+SUHNER AG hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

HUBER+SUHNER AG fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die

Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für HUBER+SUHNER AG ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

HUBER+SUHNER AG beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich HUBER+SUHNER AG nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert HUBER+SUHNER AG, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. HUBER+SUHNER AG teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

HUBER+SUHNER AG



Peter Kistler
Head Site Development & Facility Management
HR FM Facility Management
Degersheimerstrasse 14
CH-9100 Herisau

IG Engpassbeseitigung

Ja zu einem leistungsfähigen
Verkehrsnetz Region
Appenzell-St.Gallen-Bodensee

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St.Gallen, 28. April 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum genannten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Der seit 10 Jahren bestehenden IG Engpassbeseitigung gehören der alle wesentlichen Wirtschafts- und Verkehrsverbände in St.Gallen, Thurgau und beiden Appenzell an. So sind Mitglieder insbesondere die Gewerbeverbände von Kanton und Stadt St.Gallen., der HEV Kanton und Stadt St.Gallen, die Wirtschaft Region St.Gallen, der TCS-Sektion St.Gallen-Appenzell, der ACS St.Gallen-Appenzell, die Astag Sektion Ostschweiz/Liechtenstein, der Gewerbeverband Kanton Thurgau, die HK St.Gallen-Appenzell, die WSGO – Wirtschaft St.Gallen-Ost, die IVW – Industrie- und Gewerbeverein Winkeln. Pro City St.Gallen. Weitere sind auch die bürgerlichen Parteien FDP. Die Liberalen Kanton und Stadt St.Gallen, die CVP von Kanton und Stadt St.Gallen und die SVP von Kanton und Stadt St. Gallen.

3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschnitt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St. Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat denn auch bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschnitt 2023 aufnimmt.

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die

Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus – mit entsprechend negativen Folgen auf die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region aus. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg隧nells die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Die IG Engpassbeseitigung wird sich auch in Zukunft mit grossem Engagement dafür einsetzen, dass die Planungs- und Umsetzungsarbeiten auch auf kantonaler und städtischer Ebene mit Hochdruck weitergehen.

Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt.

Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland

Im Rahmen der nächsten Schritte des STEP sind nach unserer Auffassung auch die beiden für die Ostschweiz ebenfalls wichtigen Projekte der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland aufzunehmen.

Die BTS entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr und eröffnet Potenziale zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Die Bevölkerung des Kanton Thurgau hat über diese Projekte ebenfalls abgestimmt und zu ihnen deutlich Ja gesagt.

Auch der Zubringer Appenzellerland muss aus Sicht der IG mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Er kann die vorhandenen Verkehrsprobleme in Gossau, lösen, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet gleichzeitig Herisau von einem heute starken Durchgangsverkehr.

Für die Kernregion Ostschweiz sind die beiden Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland ebenfalls von grosser Relevanz.

Zusammenfassung

Die IG Engpassbeseitigung begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg隧nnel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschnitt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt.

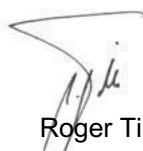
Die weiteren Ostschweizer Projekte der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland sollen darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse
IG Engpassbeseitigung



Dr. Walter Locher, Präsident



Roger Tinner, Geschäftsführer



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Herisau, 21. April 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass alle Landesteile und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv bleiben und an der wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshorizont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen erwähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wurden zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilungen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirtschaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St.Gallen, beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenverkehrsinfrastruktur in den

letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das Schlusslicht.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes. Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung und die Wirtschaft beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die bessere Anbindung einer Wirtschaftsregion – und somit Erreichung einer Chancengleichheit für die Wirtschaft – die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine

Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

Die Industrie AR beurteilt im Weiteren die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergertunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 können wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht äussern.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich die Industrie AR nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Aus diesem Grund fordert die Industrie AR, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Schlussbemerkung

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die Industrie AR teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Industrie AR



Urs Alder
Präsident



Bruno Eisenhut
Geschäftsführer

Kopie

- Bundesparlamentarier des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Mitglieder des Kantonsrates Appenzell Ausserrhoden
- Regierungsrat des Kantons Appenzell Innerrhoden
- Mitglieder der Industrie AR
- IHK St.Gallen-Appenzell
- Handels- und Industriekammer Appenzell Innerrhoden
- Gemeinderat Herisau
- Gemeinderat Waldstatt
- Politische Parteien von Appenzell Ausserhoden

Industrie- & Gewerbeverein St.Gallen-West, Herisauer Strasse 70, 9015 St.Gallen
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St. Gallen, 29. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschrift 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten Geschäft eröffnet. Es ist uns ein Anliegen, nebst der offiziellen Vernehmlassungsantwort, welche wir bereits eingereicht haben, auf die Anstrengungen im Wirtschaftsraum St.Gallen aufmerksam zu machen.

Seit mittlerweile 12 Jahren, arbeiten die Städte St.Gallen und Gossau, die Gemeinde Gaiserwald und die lokalen Unternehmen erfolgreich bei den Energiethemen zusammen. In der Zwischenzeit wurde die gemeindegrenzenüberschreitende Kooperation intensiviert und ausgeweitet. Neben dem Thema Energie, wird nun auch, koordiniert durch den Verein Areal St.Gallen West – Gossau Ost (ASGO), im Bereich Arealentwicklung, Mobilität, Standortförderung uvm. gemeinsam gewirkt. Auch bei den Wirtschaftsverbänden sind wir aktiv, gemeinsame Wege zu beschreiten. Dabei sind v.a. die Metropolitanraum-Themen im Vordergrund, wie bspw. Cargo sous terrain oder auch der Zubringer Appenzellerland. Diese Themen erachten wir als zwingend, dass in der Ostschweiz eine Entwicklung stattfinden und die Wirtschaft prosperieren kann.

Wir würden uns freuen, wenn der Bund das Gespräch mit den Wirtschaftsverbänden und der ASGO aufnehmen und die Aktivitäten aus erster Hand kennenlernen würde. Wir laden Sie herzlich ein, unseren Wirtschaftsraum zu erleben.

Mit freundlichen Grüssen

**INDUSTRIE- UND GEWERBEVEREIN
ST.GALLEN-WEST**

Der Präsident



Hermann Merz

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St. Gallen, 19. April 2022

**Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbaus
schritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des
Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

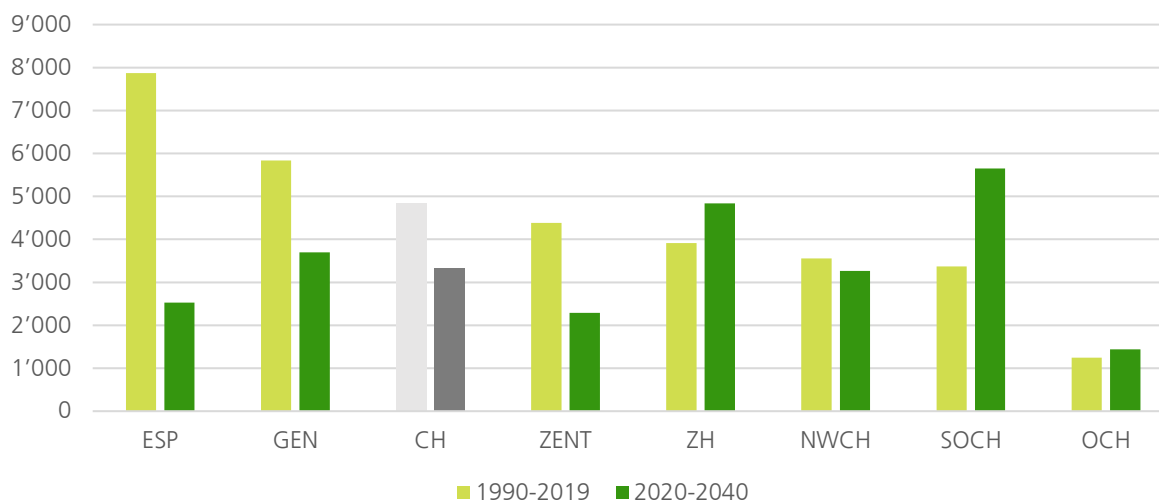
Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten
Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Vorbemerkung

In Ihrem Bericht formulieren Sie treffend: «Nationalstrassen stellen die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicher. Sie gewährleisten, dass **alle Landesteile** und Kantone als Wohn- und Wirtschaftsstandorte **attraktiv bleiben** und an der **wirtschaftlichen Entwicklung des Landes teilhaben können**.» Nach den jüngsten Beschlüssen des Bundesrats zum Realisierungshorizont 2040 des STEP bleibt aber Ihr Bekenntnis aus der Sicht der Ostschweiz für weite Teile ein unerreichbarer Wunsch. Denn geht es nach dem Bundesrat, werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im vorliegenden STEP Nationalstrassen erwähnt. Sämtliche per Januar 2020 an den Bund übergebenen NEB-Strecken der Ostschweiz wurden zurückgestellt. Die Kantone haben jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet.

Als Begründung für Ihren Entscheid, die Vorhaben nicht in die langfristige Nationalstrassenplanung aufzunehmen, führen Sie verkehrliche Gründe, das Ergebnis eigener Zweckmässigkeitsbeurteilungen, aber auch die angeblich fehlende Kompatibilität mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes (u.a. Sachplan Verkehr und Raumkonzept Schweiz) an. Aus Sicht der Ostschweizer Wirtschaft teilen wir diese Einschätzung nicht. Die Kernregion Ostschweiz (die Kantone St. Gallen, beide Appenzell und Thurgau) ist bei den Investitionen des Bundes in die Nationalstrassenverkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten unterdurchschnittlich berücksichtigt worden. Zwischen 1990 und 2019 flossen nur gerade 2.7 Prozent (CHF 960 Millionen) von CHF 36 Milliarden in das Ostschweizer Nationalstrassennetz. Pro Kopf und Region bildet die Ostschweiz damit das Schlusslicht.

Ausgaben Entwicklung Nationalstrassennetz nach Regionen, pro Kopf



ESP	Espace Mittelland (Bern, Freiburg, Solothurn, Neuenburg, Jura)
GEN	Genferseeregion (Waadt, Wallis, Genf)
ZH	Zürich (Zürich, Schaffhausen)
NWCH	Nordwestschweiz (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau)
ZENT	Zentralschweiz (Luzern, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden Zug)
SOCH	Südostschweiz (Graubünden, Glarus, Tessin)
OCH	Kernregion Ostschweiz (Thurgau, St.Gallen, Appenzell I.Rh., Appenzell A.Rh.)

Quellen: Bundesamt für Statistik BFS, Bundesamt für Strassen ASTRA, IHK-Research

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenberg tunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschnitt 2023 ist wichtig, richtig und erfreulich. Integraler Bestandteil des Gesamtprojekts ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Ein erheblicher Teil des Verkehrs auf der N1 ist innerstädtischer Verkehr, der die vier Nationalstrassenanschlüsse benutzt. Entsprechend direkt wirken sich Überlastungen der N1 auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen auf die Wohnsituation der angrenzenden Siedlungsgebiete und den öffentlichen Verkehr in der Stadt. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem kantonalen und dem städtischen Strassennetz. Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg tunnels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann.

Für die gesamte Bilanz an Investitionen in die Ostschweizer Verkehrsinfrastruktur ändert das für die Stadt St.Gallen vitale und baureife Projekt jedoch nur wenig. Von den rund CHF 11 Milliarden für den Realisierungshorizont 2030 fliessen CHF 1.25 Milliarden in die Kernregion Ostschweiz. Nach aktuellem Planungsstand fliessen über 2040 hinaus mit der Strecke St.Gallen Neudorf – Meggenhus aber lediglich weitere Mittel im Umfang von CHF 125 Millionen aus der STEP-Planung in die Kernregion Ostschweiz. Insgesamt fliessen aus der aktuellen STEP-Planung für den Realisierungshorizont 2030 und 2040 1.375 von rund CHF 22.8 Milliarden in die Ostschweiz¹: 6 Prozent der Ausgaben. Damit wird einer Region, die einen Zehntel der Schweizer Bevölkerung beheimatet und in der Vergangenheit spürbar unterdurchschnittlich von Nationalstrasseninvestitionen profitierte, die Chance auf eine zukunftsgerichtete Infrastruktur erneut verwehrt.

NEB-Strecken

Per Januar 2020 übernahm der Bund mit dem neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer des kantonalen Strassennetzes (NEB-Strecken). Mit der Übertragung der NEB-Strecken haben die Kantone dem Bund ebenfalls 16 Erweiterungsprojekte übergeben. Drei dieser Projekte wurden direkt in den STEP 2040 aufgenommen – darunter kein Projekt aus der Kernregion Ostschweiz. Für die Kernregion Ostschweiz sind der Zubringer Appenzellerland und die Bodensee-Thurtal-Strasse von grösster Relevanz. Bei diesen Projekten hegt der Bund «Zweifel an der Zweckmässigkeit und der Kompatibilität des gewählten Lösungsansatzes mit den übergeordneten Grundsätzen des Bundes». Auf diesen Strecken will der Bund eigene Analysen und Studien durchführen. Die IHK St.Gallen-Appenzell teilt diese Ansicht basierend auf den untenstehenden Erläuterungen nicht.

Zubringer Appenzellerland

67 Jahre nach der ersten Eröffnung einer Autobahn in Luzern verfügen die beiden Appenzeller Halbkantone noch immer nicht über einen Autobahnanschluss. Erschwerend kommt für die Appenzeller Wirtschaft hinzu, dass die Infrastruktur für den Güterverkehr nicht nur auf den Strassen ungenügend ist. Das Appenzellerland ist auch gänzlich vom Güterverkehr auf der Schiene abgeschnitten. Weder die Attraktivität als Wohnregion kann so erhalten werden noch eine adäquate Teilhabe der beiden Halbkantone an der wirtschaftlichen Entwicklung der Kernregion Ostschweiz und des gesamten Landes.

Die Kantone St.Gallen, Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden haben mit dem Vorhaben Zubringer Appenzellerland ein integriertes und politisch breit abgestütztes Projekt zur Lösung von regionalen und lokalen Problemstellen entlang der N25 erarbeitet. Der Zubringer Appenzellerland löst immense Verkehrsprobleme in Gossau, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet Herisau von einem heute erdrückenden Durchgangsverkehr. Der Handlungsbedarf in Gossau und Herisau ist akut. Die beiden wichtigen Standorte müssen zwingend vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die direkte Anbindung an die A1 ist insbesondere für die wirtschaftliche Zukunft und Standortattraktivität der beiden Appenzeller Kantone aber auch für die gesamte Kernregion Ostschweiz zentral. Das verkehrstechnische Problem in der Region wird durch einen fehlenden Anschluss an das Güterverkehrsnetz akzentuiert. Die Appenzeller Bahnen befördern nur Personen. Der Güterverkehr erfolgt dadurch vollumfänglich über die Strasse zur A1. Auch in Bezug auf das diskutierte kombinierte Verkehrsterminal im Raum Gossau muss eine zeitgerechte Strasseninfrastruktur frühzeitig bereitgestellt werden.

¹ Bundesamt für Strassen ASTRA. (26. Januar 2022). STEP Nationalstrassen [Faktenblatt 4: Projekte, Zuteilung und Kosten](#).

Bodensee-Thurtal-Strasse

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr mit den damit verbundenen Potenzialen zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Berücksichtigt man zusätzlich die Oberlandstrasse im verkehrlichen Gesamtprojekt BTS/OLS, wäre die Entlastungswirkung gar noch deutlich grösser.

Der Kanton Thurgau gehörte in den vergangenen Jahren zu den am stärksten wachsenden Kantonen. Die heutige Strasseninfrastruktur wird dem steigenden Bedürfnis nicht gerecht. Der durchschnittliche Tagesverkehr in Amriswil (23'000) und in Weinfelden (20'100) legen die Notwendigkeit der BTS offen. Die aktuelle Strassenführung der N23 ist verkehrstechnisch suboptimal und beinhaltet 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltestellen, 20 Kilometer Velo-Alltagsrouten und 16 Schulstandorte. Zudem ist die Planung der BTS weit fortgeschritten. Der Kanton Thurgau hat dem Bund Ende 2019 ein fertiges Generelles Projekt überreicht.

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttiseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Durch die Lückenschliessung zwischen Uster und Kreisel Betzholz ist mit übergeordneten Verkehrsverlagerungen und entsprechenden Mehrbelastungen auf der gesamten A15 zu rechnen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeugen aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Der Wirtschaftsstandort Ostschweiz ist in hohem Mass von einer gut funktionierenden und verlässlichen Verkehrsinfrastruktur abhängig. Der schnelle, zuverlässige, sichere und effiziente Transport von Personen und Gütern ist eine zentrale Voraussetzung für das Funktionieren einer Volkswirtschaft und ein wichtiger Faktor im internationalen Standortwettbewerb. Verfügbare, leistungsfähige, sichere und verträgliche Nationalstrassen sind deshalb ein wesentlicher Bestandteil des attraktiven und leistungsfähigen Wirtschaftsstandorts Ostschweiz. Die Projekte und Massnahmen, für die der Bundesrat die Mittel beantragt, sollen einen massgebenden Beitrag dazu leisten, dass die Nationalstrassen diese wichtige Rolle auch weiterhin wahrnehmen können.

Die Wirtschaft der Kernregion Ostschweiz steht geschlossen dafür ein, dass das STEP Nationalstrassen vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Die NEB-Projekte Zubringer Appenzellerland, Bodensee-Thurtal-Strasse und der Doppelspurausbau auf der A15 in Rapperswil sollen abgebildet und einem Realisierungshorizont zugeteilt werden. Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

**Industrie- und Handelskammer
St.Gallen-Appenzell**



Markus Bänziger
Direktor

Weinfelden, 27. April 2022

Vernehmlassungsantwort der IHK Thurgau

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat das aktualisierte Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen der Öffentlichkeit zur Vernehmlassung unterbreitet. Gerne nimmt die Industrie- und Handelskammer (IHK) Thurgau die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die IHK Thurgau ist überrascht von der neuen Strukturierung der Vernehmlassungsvorlage. Das Ampelsystem sorgt gerade bei den nicht eindeutig bewerteten Projekten, wie beispielsweise der Bodensee-Thurtal-Strasse, für Fragezeichen im Hinblick auf das weitere Vorgehen.

Die Zuteilung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) zu den «zu überprüfenden Projekten» sorgt bei der IHK Thurgau für Unverständnis. Aufgrund des Planungsstandes, des Problemdrucks und der Unterstützung in der Bevölkerung (Volksabstimmung von 2012) hatte der Wirtschaftsverband die Erwartung, die BTS im aktuellen STEP und im Ausbauschnitt 2023 vorzufinden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die IHK Thurgau ist der Ansicht, dass die gesamte Ostschweiz in der Vernehmlassungsvorlage vernachlässigt wird. Die Region wurde mit der Kategorisierung der Bodensee-Thurtal-Strasse und des Zubringers Herisau als «zu überprüfend» gleich zwei Mal zurückgestellt. Dabei lässt sich eine klare Diskrepanz zwischen den Investitionen in die Strassenverkehrsinfrastruktur in der Region im Verhältnis zu deren Bevölkerungswachstum feststellen. Alleine der Kanton Thurgau vermeldet in den vergangenen 60 Jahren ein Bevölkerungswachstum von über 73%. Trotz dieser dynamischen Bevölkerungsentwicklung zeichnen die Investitionen in das Ostschweizer Nationalstrassennetz im Zeitraum von 1990 bis 2016 aber ein ernüchterndes Bild: Von total 36 Mrd. Franken sind in 26 Jahren lediglich 2.7% oder insgesamt 960 Mio. Franken in das Nationalstrassennetz der Kantone Thurgau und St. Gallen geflossen. (vgl. EcoOst Standpunkt 2019, S. 5)

Ausserdem stellen wir fest, dass der Fokus der Vernehmlassungsvorlage klar auf Investitionen in städtische Gebiete und den Agglomerationen liegt. Dies wird im erläuternden Bericht auch explizit erwähnt. Diesen Fokus stellt die IHK Thurgau grundsätzlich in Frage, ist doch gerade städtisches Gebiet

und Agglomerationssiedlung für den öffentlichen Verkehr prädestiniert. Ländliche Regionen hingegen, welche sich ebenfalls stark entwickeln, sind überproportional auf eine funktionierende Strasseninfrastruktur angewiesen. Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist in ländlichen Regionen deutlich weniger leistungsfähig als in städtischen Gebieten und den Agglomerationen. Für unseren Wirtschaftsstandort ist eine leistungsfähige Nationalstrassen-Infrastruktur deshalb von grösster Bedeutung, gerade auch im Hinblick auf die Rekrutierung von neuen Arbeitskräften. Mit der aktuellen Fokussierung der Ausbauprojekte jedoch, werden die ländlichen Regionen in der Entwicklung klar benachteiligt und gebremst, anstatt wie im erläuternden Bericht gefordert, unterstützt: «Die Erreichbarkeit der mittelstädtischen Agglomeration und der Randregionen ist mit einer bedürfnisgerechten Ausgestaltung der Nationalstrassen gewährleistet. Durchgangsverkehr durch Siedlungsgebiete wird – falls aus raumplanerischer und verkehrlicher sowie umwelt- und landschaftstechnischer Sicht zweckmässig – auf neu erstellte Umfahrungsstrassen umgeleitet.» (S.36, Erläuternder Bericht)

Die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) erfüllt gleich mehrere Anforderungen aus diesem Passus: Sie gewährleistet die Erreichbarkeit einer Randregion. Ausserdem entlastet die BTS das Siedlungsgebiet mit einer neu erstellten Umfahrungsstrasse vom Durchgangsverkehr mit den damit einhergehenden Nachteilen. Basierend auf diesen, vom Astra selbst definierten Kriterien, ist es objektiv nicht nachvollziehbar, wieso die BTS nicht im STEP und im Ausbauschnitt 2023 aufgenommen werden soll.

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?

Die IHK Thurgau fordert eine Aufnahme der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) in den Ausbauschnitt 2024 und eine entsprechende Anpassung des Umfangs des Zahlungsrahmens.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Aus Sicht der IHK Thurgau und somit der Thurgauer Wirtschaft ist das aktuelle STEP in Bezug auf den Projektumfang unvollständig. Dies aufgrund des Fehlens der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und dem Zubringer Herisau.

Die Bodensee-Thurtal-Strasse ist für die regionale Wirtschaft von grosser Relevanz: «Drei Viertel der Unternehmen messen dem Bau der BTS und der OLS eine grosse bis sehr grosse Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Thurgau zu.» (Studie zur regionalwirtschaftlichen Bedeutung der BTS)

Die Bodensee-Thurtal-Strasse ist auch für die Wohnbevölkerung und die Lebensqualität in der gesamten Region von hoher Bedeutung: GemeindepräsidentInnen sehen die Verkehrsentslastung und -beruhigung als den grössten Nutzen der BTS/OLS und sind sich einig, dass die BTS Lärmimmissionen deutlich verringern (vgl. Grafik des Kantons zur Anzahl vom Lärm entlasteter Personen) und gleichzeitig die Sicherheit im Strassenverkehr massgeblich verbessern wird, insbesondere auch jene der Langsamverkehrsteilnehmer in den betroffenen Ortschaften (vgl. Studie zur regionalwirtschaftlichen Bedeutung der BTS, S. 63). Ausserdem können nach dem Bau der BTS nicht mehr benötigte Strassen zurückgebaut werden, was wiederum zur Entlastung von Wohnbevölkerung und Umwelt beiträgt.

Die Bodensee-Thurtal-Strasse löst somit gravierende Probleme auf der aktuellen Strecke: «Hingegen bestehen auf längeren Abschnitten mittlere und punktuell auch grössere Probleme mit der Verträglichkeit. Diese betreffen vor allem die Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze. Auch bezüglich Sicherheit bestehen punktuell grössere Probleme.» (S.92, Erläuternder Bericht)

Die Kosten-Nutzen-Analyse der Bodensee-Thurtal-Strasse zeigt eindeutig, dass der Nettonutzen mit einem Saldo von 22.34 Mio. Franken pro Jahr überwiegt. (Kosten-Nutzen-Analysen, S. 20)

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die IHK Thurgau wird sich zu diesem Punkt nicht äussern.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Zuteilung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) zu den «zu überprüfenden Projekten» sorgt bei der IHK Thurgau aus obig aufgeführten Argumenten für grosses Unverständnis und benachteiligt die ländlichen Regionen. Der Kanton Thurgau ist bei der Ausarbeitung des generellen Projektes in Vorleistung gegangen und hat dem Bund ein umfangreiches und weit vorangeschrittenes Projekt übergeben. Dieses Engagement steht stellvertretend für das grosse Bedürfnis dieser Strasse im Kanton, der Wirtschaft und den Rückhalt der Bevölkerung, welche den Bau 2012 in einer Volksabstimmung gutgeheissen hat.

Die IHK Thurgau fordert demnach eine Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) in den aktuellen STEP und den Ausbauschnitt 2023.

Wir bedanken uns für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Christian Neuweiler
Präsident IHK Thurgau



Dr. Beat Hirt
Vizepräsident IHK Thurgau



Jérôme Müggler
Direktor IHK Thurgau

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Thurgau ist ein branchenübergreifender Wirtschaftsverband von mehr als 600 Dienstleistungs-, Industrie- und Handelsunternehmen aus dem Kanton Thurgau. Als Interessenvertretung ihrer Mitglieder wirkt die IHK Thurgau als Scharnier zwischen Wirtschaft, Politik und Gesellschaft. Sie analysiert, kommuniziert und handelt mit dem Ziel, optimale wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen für Ihre Mitgliedsunternehmen und den Arbeits- und Wohnort Thurgau zu schaffen.

Stellungnahme

Grellingen, 14. April 2022

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 sowie Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen

Sehr geehrte Damen und Herren

Aus unserer Sicht ist es unverständlich, dass diese seit Jahrzehnten bestehende, erkannte und bekannte Problematik nicht endlich beseitigt wird.

Sowohl für unsere Mitarbeiter wie auch für die industrielle Logistik sind vernunftige Verkehrsinfrastrukturen von zentraler Bedeutung. Nicht erst seit dem Aufschwung als Arbeits- und Wohnort in unserer Region in den letzten Jahren hat dazu geführt, dass die Verkehrssituation in unserer Region untragbar geworden ist. Nein, schon seit 25 Jahren leidet die Region unter einer schlechten Erschliessung sowohl was die Bahn- wie auch die Strassen betrifft. Der beträchtliche volkswirtschaftliche Schaden geht dabei einher mit einer für alle unbefriedigenden Situation. (Stau, Lärm, Umweltbelastung)

Aus diesem Grunde unterstützen die Industriebetriebe im Laufental, Thierstein, Dorneck und Birseck die Argumente des Komitee N18 und fordern nun endlich entsprechende rasche Realisierungsschritte.

Das Komitee N18 Basel-Jura teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Von hoher Wichtigkeit für die Region ist insbesondere die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse 18. Die chronisch überlastete Verkehrsachse, welche die Region Delémont und das Laufental mit Basel verbindet, wies im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen auf. Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Staustunden, sondern geht auch mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher. Dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Korridorstudie durchführen möchte, ist deshalb begrüssenswert. Das Komitee N18 Basel-Jura fordert jedoch zusätzlich eine verbindliche Aufnahme der drei Engpässe (Angenstein, Laufen/Zwingen, Delémont) ins strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen).

Zusammenfassung der Forderungen

- Das Komitee N18 begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Wir fordern jedoch eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Studie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Das Komitee N18 soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.
- Zusätzlich fordert das Komitee N18 die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.
- Es soll angestrebt werden, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbauschnitt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden.

Ausgangslage

Die Nationalstrassen sind über weite Teile bereits heute sehr stark ausgelastet. 2019 wurden gemäss Bundesrat insgesamt 30'230 Stautunden erfasst. Für 88 Prozent davon sind Verkehrsüberlastungen, d.h. Kapazitätsengpässe verantwortlich. Bis auf das Jahr 2020, das Corona-bedingt auch für die Nationalstrassen eine besondere Situation darstellte, hat die Überlastung der Nationalstrassen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen, und sie ist deutlich schneller angewachsen als die Verkehrsentwicklung. Dieser Trend dürfte sich fortsetzen. Auf dem Nationalstrassennetz werden im Jahr 2040 gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ohne Gegenmassnahmen rund 453 Kilometer regelmässig überlastet sein. Um die Erreichbarkeit sowie die Funktionalität des Strassennetzes sicherzustellen, möchte der Bundesrat dieses unterhalten und ausbauen. Dies wird vom Komitee N18 ausdrücklich begrüsst.

In der Vorlage beantragt der Bundesrat dem Parlament deshalb für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen im Sinne von Anpassungen für die Jahre 2024–2027 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken. Für den Ausbau der Kapazitäten beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, den Ausbauschnitt 2023 sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken zu beschliessen. Das dazugehörige strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) stellt sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über Erweiterungen der Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz befinden können. Auf Basis dessen werden sämtliche Erweiterungsprojekte zu einem Programm zusammengefasst und priorisiert.

Auch das Verkehrssystem der Nordwestschweiz stösst zunehmend an seine Grenzen. Aufgrund ihrer grenznahen Lage verfügt die Region Basel als Gateway neben einem Life Sciences Cluster von internationalem Rang auch über einen florierenden Logistikcluster. Hightech, Medtech und Uhrenindustrie prägen die Wirtschaft entlang der Achse Basel-Delémont. Die hervorragenden Wachstumsperspektiven der Region werden auch auf der Strasse zu Mehrverkehr führen. Fehlende Netzredundanzen verschärfen die schwierige

Situation und sorgen zusätzlich für Behinderungen bei Instandsetzungsarbeiten. Der mangelnde Ausbau der Strassenkapazitäten in der Vergangenheit bedroht die Erreichbarkeit des zweitgrössten Wirtschaftsraums der Schweiz bereits heute. In der Nordwestschweiz muss aus diesem Grund dringend in ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz investiert werden. Für die notwendigen Kapazitätserweiterungen in der Region Basel ist das STEP Nationalstrassen mit dem Ausbauschritt 2023 von grosser Wichtigkeit.

Nationalstrasse 18 – eine Verbindungsachse von nationaler Bedeutung und hohem Problemdruck

Die N18 verbindet als Teil des nationalen Strassennetzes den Grossraum Basel mit dem Arc lémanique und schliesst das prosperierende Laufental sowie den Kantonshauptort Delémont ans Hochleistungsstrassennetz an. Sie ermöglicht somit auch die Zusammenarbeit im *Regionalen Innovationssystem (RIS) Basel-Jura* – also den regionalen Austausch zwischen Unternehmen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie der öffentlichen Hand zur Verbesserung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit in der Region.

Jedoch nimmt die Verkehrsbelastung auf der N18 konstant zu. So ist beispielsweise der Durchgangsverkehr am Angenstein in den letzten Jahren markant angestiegen (+ 306 Prozent seit 1980). Dies führte dazu, dass die N18 im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen aufwies. Das starke regionale Bevölkerungswachstum zählt dabei zu den Haupttreibern dieser Entwicklung. So ist die Bevölkerung im Baselbieter Laufental seit 1981 um 46 Prozent gewachsen. Eine Kehrtwende dieser Entwicklung ist nicht zu erwarten. Dies zeigen auch die verschiedenen Entwicklungskonzepte der Gemeinden.¹ Die Stauproblematik am Knoten Angenstein, wo Transit- und Lokalverkehr zusammenstossen, sowie die Lärm- und Sicherheitsprobleme bei den Ortsdurchfahrten in Laufen und Zwingen werden sich also weiter akzentuieren.

Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Staustunden, sondern geht ebenfalls mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher. In den Jahren von 2016 bis 2020 kam es am Angenstein zu insgesamt 24 Autounfällen, wobei 11 Menschen verletzt wurden.² Auch für den Langsamverkehr, der ein wichtiges und nicht zu vernachlässigendes Element entlang der N18 darstellt, existiert aufgrund der Strassenkonfiguration und der hohen Verkehrsbelastung ein erhebliches Sicherheitsdefizit. Weiter gilt es ebenfalls die Herausforderungen auf dem jurassischen Streckenabschnitt zu lösen. Die Streckenführung durch das Zentrum von Delémont ist städtebaulich ungünstig. Mit der geforderten Verlegung der N18 soll daher neues Entwicklungspotenzial ermöglicht

¹ Verkehrserhebung Basel-Landschaft (mehrere Jahre)

ASTRA (2021): Statistik Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss 2020

Bundesamt für Statistik (1981-2010 Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP), ab 2011 Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP))

Wüest & Partner AG; Bundesamt für Statistik (2035 Bevölkerungsperspektive Kanton Solothurn)

Raumplanung Holzemer GmbH, ecoptima AG, Rudolf Keller & Partner Verkehringenieure AG (2015), Zukunftsbild Region Laufental/ Thierstein. (2035 Bevölkerungsprognose Laufental)

² ASTRA/Kantone 2021

werden. Dies bei einer gleichzeitigen Optimierung der Strassenverkehrssicherheit und einer Reduktion der Lärmbelastung für die Stadtbewohner.

Ein Ausbau der N18 wäre auch vor dem Hintergrund der Schaffung einer leistungsfähigen Redundanz im nationalen Schnellstrassennetz von hoher Bedeutung. So kann die N18 bei Überlastungen oder Verkehrsunfällen auf der A2 zur Entlastungs- oder Ersatzroute zwischen der Westschweiz und dem Raum Basel dienen. Ansätze zur Behebung der Engpässe, beispielsweise in Form des Muggenbergtunnels und einer Umfahrungsstrasse für Laufen und Zwingen existieren seit vielen Jahren, wurden jedoch bis heute nicht realisiert.

Unsere Forderungen: Korridorstudie, Aufnahme ins STEP und Zuweisung zu einem Realisierungshorizont

Anfang des Jahres 2020 ist die bisherige Hauptstrasse 18 als NEB-Strecke in die Verantwortung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) übergegangen. Die Kantone Jura und Basel-Landschaft haben dem Bund im Zuge dessen drei kantonale Vorhaben überreicht: Die Umfahrung Delémont (JU), die Umfahrung Laufen – Zwingen (BL) sowie den Muggenbergtunnel (BL) mit dem Knoten Angenstein.

Mit dem nun aufgelegten STEP Nationalstrassen bestünde die Chance, die beschriebenen Probleme auf der N18 anzugehen und die Projekte umzusetzen. Die Vorlage verzichtet jedoch darauf, die Projekte entlang der N18 ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen. Der Bund will stattdessen eine Korridorstudie durchführen, um den «Fächer für die Ansätze zur Lösung der bestehenden Probleme noch einmal umfassend aus gesamtverkehrlicher Optik zu öffnen».

Die Durchführung einer Korridorstudie wird begrüsst

Das Komitee N18 begrüsst grundsätzlich die Durchführung einer Korridorstudie. So können die Projekte, welche einen unterschiedlichen Planungsstand aufweisen, gesamtheitlich betrachtet und untereinander abgestimmt werden. Auch eine umfassende Abstimmung nach raumplanerischen und siedlungspolitischen Gesichtspunkten unter Einbezug der Kantone, der Gemeinden, der Bevölkerung und der Wirtschaftsverbände sowie eine Beurteilung der Berücksichtigung der übergeordneten Strategien und Konzepte sind als sinnvoll zu erachten.

Da der Problemdruck hoch ist und das ungenutzte Verstreichen der Zeit volkswirtschaftliche Kosten verursacht, fordert das Komitee N18 eine rasche Durchführung der Korridorstudie. Dank des Umstandes, dass bei einigen Projekten bereits umfangreiche Studien vorhanden sind und verschiedenste Varianten geprüft wurden, muss diese Arbeit nicht mehr von Grund auf begonnen werden. Das ASTRA kann dabei auf die Unterstützung verschiedener Akteure wie etwa der Kantone, des Komitee N18 sowie der Handelskammer beider Basel und des Aggloprogramms Basel zählen. Diese sollen vom ASTRA eng in die Arbeiten miteinbezogen werden – beispielsweise im Rahmen einer Begleitgruppe. Für die Durchführung der Korridorstudie soll eine effiziente und handlungsfähige Projektorganisation aufgestellt werden, die den Umfang und Inhalt der Studie beschliesst und rasch eine konkrete Timeline erstellt. Die Arbeiten dazu sollen unverzüglich in Angriff genommen werden und bis spätestens 2023 abgeschlossen werden. Inhaltlich soll in den Analysen der Korridorstudie

ebenfalls der Langsamverkehr, der wie oben beschrieben erhebliche Sicherheitsdefizite aufweist, mitberücksichtigt werden.

- *Das Komitee N18 begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Wir fordern jedoch eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Studie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Das Komitee N18 soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.*

Aufnahme ins STEP und Zuweisung zu einem konkreten Realisierungshorizont

Neben der Durchführung einer Korridorstudie fordert das Komitee N18 auch die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP Nationalstrassen und die Zuweisung der einzelnen Projekte zum Realisierungshorizont 2030 beziehungsweise 2040. Es soll zudem abhängig von den Resultaten der Korridorstudie das Ziel sein, dass Projekte in den Ausbauschnitt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden. Unsere Forderungen basieren unter anderem auf den folgenden Argumenten:

Es besteht ein **klarer politischer Wille** in der Region zum Ausbau dieser Verkehrsachse. Dies zeigt sich aufgrund der Mehrheiten für verschiedene politische Vorstösse zu diesem Thema. Beispiele sind etwa das Postulat Blatter (Landrat BL; 2019/244) oder der Anzug Haller (Grosser Rat BS; 18.5358). Eine klare Willensäusserung bedeutet auch die Annahme der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» (60.04 Prozent Ja-Stimmen) im September 2020. Das ASTRA bestreitet den Handlungsbedarf auf der N18 indes nicht. Mit dem vorgeschlagenen Vorgehen steht das Projekt jedoch wieder auf Feld 1. Vor dem Hintergrund der gravierenden Probleme ist es inkonsequent, **keine konkretere Perspektive** aufzuzeigen. Eine solche wäre für die betroffene Bevölkerung entscheidend.

Die Projekte entlang der N18 **erfüllen viele vom ASTRA vorgegebenen Auswahlkriterien**. So würde ein Ausbau der N18 wie oben ausgeführt zur Schaffung nötiger Netzredundanzen, der Behebung gravierender Engpässe und von schwerwiegenden Verträglichkeitsproblemen, der Ermöglichung städtebaulicher Aufwertungen sowie der Berücksichtigung der Bedürfnisse des nationalen Verkehrs beitragen. Wir betonen insbesondere auch den einzigartigen Charakter der N18, die **vier Kantone und zwei Sprachregionen** miteinander verbindet und dadurch einen wichtigen Beitrag für die **nationale Kohäsion** und die Verbindung der Sprachgemeinschaften in der Schweiz leistet. Zusätzlich konkurrenziert ein allfälliger Strassenausbau keineswegs eine Kapazitätserweiterung des öffentlichen Verkehrs, welche mit dem Doppelspurausbau im Laufental für den Halbstundentakt auf der Linie Biel–Delémont–Basel bereits geplant ist. Die genannten Aspekte scheinen **in der Beurteilung nicht ausreichend berücksichtigt** zu werden. Gerade die Kategorisierung als Projekt mittleren Problemdrucks sollte – in erster Linie angesichts des zweithöchsten Stauaufkommens der Schweiz – in Frage gestellt werden. Die oben ausgeführten **gravierenden Sicherheitsdefizite** entlang der N18 verleihen einem raschen Ausbau zudem eine besondere Dringlichkeit. Gleichzeitig wirft die **Priorisierung** der NEB-Projekte teils Fragen auf. So ist es etwa nicht ersichtlich, wieso andere Projekte mit «mittlerem Problemdruck» oder offener Linienführung ins STEP aufgenommen werden, nicht aber die N18.

- *Das Komitee N18 fordert die Aufnahme der N18-Engpässe STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.*
- *Es soll angestrebt werden, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbauschnitt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden.*

Fazit

Die Erreichbarkeit des Standorts stellt im nationalen und internationalen Wettbewerb einen in seiner Bedeutung zunehmenden Faktor dar. Das Komitee N18 teilt daher die Auffassung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend angezeigt ist, und unterstützt die Vorlage in ihren Grundzügen ausdrücklich. Insbesondere begrüßen wir die rasche Durchführung einer Korridorstudie zur Klärung der offenen Fragen der Projekte entlang der N18. Das Komitee N18 fordert jedoch zusätzlich verbindlichere Signale seitens des Bundes, dass er gewillt ist, die gravierenden Engpässe und Sicherheitsdefizite auf der N18 zu beheben.



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschrift 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Volketswil, 22. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja, wir sind einverstanden und heissen den Inhalt gut

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Wir sehen die Priorisierung in der Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz vor dem Ausbau des bestehenden Netzwerks mit zusätzlichen Kapazitäten (Erweiterung Anzahl Spuren etc.)

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?

ja

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Der Lückenschluss ist längst fällig der N15 zwischen Uster und Betzholz ist längst fällig. Das Verkehrsproblem des Zürcher Oberlandes im erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Region braucht zur Entlastung diese Lückenschliessung der N15 zwischen Uster und Betzholz dringend. Diese Massnahme ist schon längst überfällig.

5. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Wir sind nicht gegen die enthaltenen Projekte. Die Schliessung der Lücke in der N15 gehört jedoch ebenfalls hinein. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder – alternativ – schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine rasche Erstellung.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen in aller Kürze, wie folgt:

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Wir im Zürcher Oberland wurden immer nur vertröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. Täglich (DTV) 30'000 Fahrzeuge passieren auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der ÖV trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der S-Bahn-Knoten Wetzikon mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passgieren ins in seiner Funktionsfähigkeit erheblich behindert.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert. Es ist höchste Zeit.

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz.

Freundliche Grüsse

 **INDUSTRIEVEREIN
VOLKETSWIL**



Nicole Steiger, Präsidentin
8604 Volketswil

www.ivv.ch

nicole.steiger@lenzlinger.ch

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 20.04.2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Kantonaler Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Vorstand des Kantonalen Gewerbeverbandes Appenzell Innerrhoden hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, der Vorstand des Kantonalen Gewerbeverbandes Appenzell Innerrhoden ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen,

vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung des Kantonalen Gewerbeverbandes Appenzell Innerrhoden nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Der Kantonale Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Der Kantonale Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die

Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, der Kantonale Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der Kantonale Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenberg Tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich Der Kantonale Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert der Kantonale Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der Kantonale Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse
Michael Koller



Präsident

Kantonaler Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St.Gallen, 29. April 2022

f.keller@gsgv.ch

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum genannten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St.Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat denn auch bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschritt 2023 aufnimmt.

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus – mit entsprechend negativen Folgen auf die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region

aus. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg隧nells die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt

Doppelspurausbau A15 in Rapperswil

Durch den Ausbau der Zürcher Oberlandautobahn per Realisierungshorizont 2040 entsteht auf der A15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ein Nadelöhr, welches nach den Prinzipien der Strategischen Entwicklungsplanung schnellstmöglich behoben werden muss. Mit der Schliessung der Netzlücke zwischen Uster und Hinwil würde der bezeichnete Abschnitt als einziger Abschnitt zwischen dem Brüttiseller Kreuz und Reichenburg lediglich einen zweispurigen Ausbaustandard aufweisen. Da der Zweispurabschnitt Rapperswil bis Neuhaus schon heute einen durchschnittlich täglichen Verkehr von weit über 20'000 Fahrzeuge aufweist, ist mit erheblichen Verkehrsstörungen im St.Galler Abschnitt zu rechnen. Die A15 zwischen Rapperswil bis Neuhaus soll zusammen mit der Zürcher Oberlandautobahn entwickelt werden.

Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland

Im Rahmen der nächsten Schritte des STEP sind nach unserer Auffassung auch die beiden für die Ostschweiz ebenfalls wichtigen Projekte der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland aufzunehmen.

Die BTS entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr und eröffnet Potenziale zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Die Bevölkerung des Kanton Thurgau hat über diese Projekte ebenfalls abgestimmt und zu ihnen deutlich Ja gesagt.

Auch der Zubringer Appenzellerland muss aus Sicht der IG mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Er kann die vorhandenen Verkehrsprobleme in Gossau, lösen, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet gleichzeitig Herisau von einem heute starken Durchgangsverkehr entlasten.

Für die Kernregion Ostschweiz sind die beiden Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland ebenfalls von grosser Relevanz.

Zusammenfassung

Wir begrüßen ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschritt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt.

Die weiteren Ostschweizer Projekte der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS), Doppelspurausbau A15 in Rapperswil und der Zubringer Appenzellerland sollen darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Wir danken für die Aufnahme unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Andreas Hartmann
Präsident



Felix Keller
Geschäftsführer

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

per Email an:
netzplanung@astra.admin.ch

KlimaVerantwortungJetzt

c/o Axel Schubert
Klybeckstrasse 65
4057 Basel

www.klimaverantwortungjetzt.ch
info@klimaverantwortungjetzt.ch

Basel, den 29.04.2022

Vernehmlassung Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 Stellungnahme – insbesondere zur Methode sowie dem Rheintunnel Basel (N2)

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit der Vernehmlassung zum STEP 2023 von interessierten Kreisen. Gerne nehmen wir seitens KlimaVerantwortungJetzt.ch in Basel teil. Aus Ressourcengründen erfolgt dabei ein Fokus auf den STEP2023 – Rheintunnel Basel (N2) und den entsprechenden Verfügungskredit in Höhe von 1.873Mrd CHF sowie auf Anmerkungen zur methodischen Richtigkeit, die sich auf *alle* Projekte beziehen.

Im Folgenden unsere Stellungnahme gemäss der gewünschten Gliederung (blau), sowie entsprechende Anträge zu Punkt 1 und 6.

Wir danken um entsprechende Berücksichtigung und die erforderlichen Darlegungen und Neuberechnungen. Ohnedem ist die Vorlage als verfassungs- und völkerrechtswidrig zurückzuweisen.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

NEIN.

A) Klimafragen werden grob fahrlässig weder sachgerecht noch adäquat beurteilt. Insbesondere

- wird nicht aufgezeigt, wie die Ausbaumassnahmen zum Erreichen der politischen Zielsetzungen zu Klimafragen resp. zu Emissionsreduktionen aktiv beitragen;
- wird mit Bezug auf die Klimastrategie 2050 von einer Referenz ausgegangen, mit der das Klimaabkommen von Paris konterkariert wird, mithin Völkerrecht nicht umgesetzt wird und gegen die Bundesverfassung verstossen wird (Art. 2 Abs. 2 BV, sowie Art. 73 BV zur Nachhaltigen Entwicklung). In Punkt 2.2.2 sind bezeichnenderweise weder die Nachhaltigkeitsgrundsätze der BV noch das völkerrechtsverbindliche und von der Schweiz ratifizierte Parisabkommen zitiert;
- orientiert sich die Vorlage zum STEP nur an der langfristigen Klimastrategie des Bundesrates – resp. geht die Vorlage in Bezug auf die Erreichung von Netto-Null-Emissionen nicht *deutlich* über die langfristige Klimastrategie hinaus. Damit ist auch die Vorlage zum STEP als nicht verfassungs- und völkerrechtskonform anzusehen und daher abzulehnen. (Siehe auch Beilage und Ausführung in Punkt 6.)

Antrag: Die Vorlage ist in Bezug auf Fragen des Klimas grundlegend zu überarbeiten.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, wie die Vorlage einen Beitrag zur Erreichung von Netto-Null in gebotener Frist beiträgt. Als geboten ist nicht 2050 sondern ein Zeitpunkt deutlich früher anzusehen, sonst verstösst die Vorlage gegen übergeordnetes internationales Recht (Völkerrecht des Parisabkommens) sowie die Nachhaltigkeitsartikel der BV, da die Erneuerungsfähigkeit bzgl. Klima und Biodiversität ganz klar NICHT gewährleistet ist.

Antrag: Die Vorlage hat die Verfassungsgrundsätze der Nachhaltigkeit und des Parisabkommens explizit aufzunehmen und aufzuzeigen, was sie beiträgt, um Endlichkeit / planetare Grenzen (Erneuerungsfähigkeit gemäss Art. 73BV) mit ihr einzuhalten. Eine Abhandlung von Nachhaltigkeit im Sinne von «Berücksichtigung von drei Dimensionen» (vgl. Kap 2.3.6, S. 44) ist hierzu jedenfalls NICHT geeignet. Nicht alle Güter sind substituierbar – auch wenn dies Betrachtungen mit KNA und KWA suggerieren.

B) Aspekte des sekundär induzierten Verkehrs sind nicht angemessen abgebildet. Damit gelangt die Vorlage zu Fehl abwägungen. Dass die Effekte veränderter Standortwahl (sekundär induzierter Verkehr, d.h. jener, der sich u.a. durch Umzugsverhalten mittelfristig einstellt und prognostiziert Reisezeitgewinne zunichtemacht) nicht adäquat berücksichtigt sind, dass also mittelfristig NICHT von den positiv budgetierten Reisezeitgewinnen ausgegangen werden kann, hat der Bundesrat in seiner Antwort auf die Interpellation Töngi ([19.3506](#)) dargelegt. Siehe weitere Ausführung in Punkt 6.

Antrag: Die Annahmen, die zu Reisezeitersparnissen, zu Effekten des sekundär induzierten Verkehrs, zu KNA und KWA getroffen werden, sind allen, die zum STEP Abwägungen treffen, transparent darzustellen. Denn ohne dieses Wissen handelt es sich bei den getroffenen Abwägungen und politischen Entscheiden um fehlerhaftes Ermessen / Fehlermessen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Siehe Punkt 1.

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?

- hier aus mangelnden Ressourcen nicht bearbeitet und beachtet -

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

- hier nicht weiter behandelt, hinsichtlich des Projektumfangs bezüglich Abwägungsgrundlagen sind jedoch Aspekte der Klimafolgekosten falsch eingestellt -

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- hier nur zum Rheintunnel unter Punkt 6 behandelt (und kritisch beurteilt) -
(abgesehen davon sind alle Projekte, die der heutigen Krisensituation nicht adäquat sind, unangemessen, gleich ob für heute, 2023, 2030 oder 2040 vorgesehen)

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Zur Vorlage haben wir weitere – grundsätzliche – Anmerkungen, die im Folgenden ausgeführt werden:

Referenz «Langfristige Klimastrategie der Schweiz» ist unzureichend:

Die Auseinandersetzung mit der Langfristigen Klimastrategie der Schweiz erfolgt in Punkt 1.4.2 auf einer halben Seite äusserts dürftig.

Es ist bekannt, dass der strassengebundene Verkehr eines der grossen Sorgenkinder bzgl. Emissionsreduktionen ist. Hier wird alleine auf technische Massnahmen und Veränderungen des Modal-Splits verwiesen («die Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr»). Gerade Verschiebungen im Modal-Split weg vom motorisierten Individualverkehr wird mit weiterem Strassenbau jedoch konterkariert. Der STEP ist KEINE Massnahme, die dem Ziel einer solchen Verlagerung Rechnung trägt. Damit ist die Vorlage selbstwidersprüchlich.

Dass die Ausbaumassnahmen negativ bezüglich Klimafolgen sind, ist in Kapitel 4.4 (und 2.3.8.3.) eher lapidar erwähnt, aber in keiner Weise vor dem Hintergrund der Dramatik der grössten Krise der Zivilisation angemessen gewürdigt oder gar abgewogen.

Es wird in 1.4.2 behauptet «Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist in der Schweiz unbestritten» – ohne dies weiter zu reflektieren. Was ist «frei»? Ich kann nicht innerhalb der Schweiz beliebig von Ort A nach Ort B fliegen. Alleine, da nicht alle Orte Flugplätze haben. Das Angebot an Infrastruktur ist offensichtlich ganz massgebliche Voraussetzung für die Verkehrsmittelwahl. Erst das Angebot an weiteren Strassen ermöglicht es, dass weiterer Strassenverkehr stattfinden kann. Alleine damit handelt es sich auch nie um eine als «frei» postulierte Verkehrsmittelwahl. Das gesellschaftliche Verkehrsverhalten ist und wird gestaltet. Mit dem STEP wird es in Richtung einem Mehr von Autoverkehr gestaltet. Dies ist klimapolitisch jedoch höchst problematisch. So wird unter Klimaaspekten auch nicht weiter reflektiert, ob technische Massnahmen (Elektrifizierung) überhaupt reichen oder nicht auch das Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren ist. Auch E-Verkehr ist nicht klimaneutral.

Vielmehr wird mit der Klimastrategie angenommen, 2050 Netto-Null sei das klimapolitisch zu erreichende Ziel. Dies ist jedoch falsch. Das CO₂-Budget der Schweiz ist bereits aufgebraucht.¹

Jedenfalls ist Netto-Null bis 2050 mit den Zielsetzungen des Bundesrates aus der Langfristigen Klimastrategie NICHT geeignet, auch ausreichend zur Einhaltung der oberen Grenze von Paris beizutragen. Vielmehr verstösst die bundesrätliche Klimastrategie gegen übergeordnetes Recht (Völkerrecht). Sie in der Vorlage als zentrale klimapolitische Referenz heranzuziehen ist in klimapolitischer Sicht daher vollkommen unzureichend.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, wie mit der Vorlage – d.h. mit der Entwicklung des Strassenverkehrsaufkommens in Zusammenhang mit Strasseninfrastruktur(aus)bau – das übergeordnete Völkerrecht eingehalten werden kann. Dazu ist insbesondere auch aufzuzeigen, WELCHE klimapolitische Referenz JENSEITS der unzureichenden «Langfristigen Klimastrategie der Schweiz» herangezogen wird, da mit dieser gegen das Völkerrecht des Parisabkommens verstossen wird.

Annahmen zu Reisezeitgewinnen:

Der Kommentar zur SN 641 820 (KNA im Strassenverkehr) hebt die bedeutende Stellung von Reisezeitgewinnen hervor, die andere Effekte um ein Vielfaches überträfen. Seit Langem wird Strassenbau daher mit Reisezeiteinsparungen legitimiert. Auch für den laufenden Ausbauschritt 2023 sind es Einsparungen bei den Reisezeiten, die hauptverantwortlich für die positive KNA sind. Jedoch zählt die weitgehende Konstanz der Reisezeit über Jahrzehnte hinweg als eine der wichtigsten Kenngrössen des gesell-

¹ Mit historischen Emissionen seit 1990 ist es seit April 2019 aufgebraucht: <https://klimaverantwortungjetzt.ch/co2-budget-schweiz-fuer-max-15c/>

Mit etwas abweichenden gerechtigkeits-theoretischen Überlegungen gelangt eine HEKS-Studie auf März 2022: <https://www.heks.ch/medien/das-co2-budget-der-schweiz-ist-aufgebraucht>

schaftlichen Mobilitätsverhaltens, was empirisch gut belegt ist. So ist auch gemäss Mikrozensus die Tagesunterwegszeit im Auto über die Jahre recht stabil (1994: 32,0 Minuten, 2015: 33,9 Minuten). Die Reisezeit im Autoverkehr nimmt also offensichtlich nicht ab, wie das bei Reisezeiteinsparungen zu erwarten wäre. Sie wird stattdessen in weitere Verkehrsleistung reinvestiert (Rebound). Statt zeitlich kürzer wird makroskopisch genauso lange, aber schneller – und damit weiter – gefahren. Dies erklärt auch die hohen Fahrleistungszuwächse im schnellen Nationalstrassennetz.

Die positiv monetarisierten Reisezeitgewinne im Indikator VQ1n berücksichtigen dabei nur den Stammverkehr, d.h. nur eine konstante Relation (i nach j). Mehrverkehr (VQ8) wird nur insofern berücksichtigt, als es mehr Fahrten auf der Relation i nach j gibt. Nicht aber, indem es auch länger Fahrten über j hinaus gibt.

Mit der Antwort auf die Interpellation Töngi ([19.3506](#)) schrieb der Bundesrat: «Für die bessere Abbildung der Wechselwirkungen zwischen dem Verkehr und der Wahl des Wohn- und Arbeitsorts ist inskünftig die Interaktion des Verkehrsmodells mit einem Flächennutzungsmodell geplant.» Von diesem Modell ist in der Vorlage zum STEP noch nicht die Rede. Es ist anzunehmen, dass der sekundär induzierte Verkehr, der durch veränderte Standortwahl entsteht (veränderte Quell- Zielbeziehungen; z.B. durch Umzugsmobilität), in den Berechnungen unverändert nicht oder nur inadäquat berücksichtigt ist.

Damit bildet das Modell nicht adäquat ab, dass die auf der betrachteten Relation i nach j «gewonnene» Zeit wieder in Verkehrsleistung reinvestiert wird.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, ob und wie in den Berechnungen neue Interaktionen zwischen Verkehrsmodell und einem Flächennutzungsmodell erfolgt sind.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, wieviel der in der KNA budgetierten Reisezeitgewinne sich tatsächlich auch gesamtgesellschaftlich einstellen – und wieviel durch veränderte Standortwahl (d.h. insbesondere durch längere Wege) wieder zunichte gemacht werden (Reboundeffekt).

Antrag: Sollten die individuellen Reisezeitgewinne gesamtgesellschaftlich durch sekundär induzierten Verkehr zunichte gemacht werden – und vielmehr nur «Erreichbarkeitsgewinne» übrig bleiben –, so ist aufzuzeigen, ob und wie diese monetarisiert werden.

KNA-Annahmen:

Indikator: UW4n Klimabelastung: Es wird mit Schadenskosten von «105 CHF / t CO₂-Äquivalent im Jahr 2010, danach pro Jahr steigend um 3%» gerechnet (Quelle: UVEK-ASTRA, 2019: «Handbuch NISTRA 2017», S.138). Die tatsächlichen Kosten liegen jedoch weit höher.

- Monetarisierung von Schadenskosten der Klimaerhitzung (resp. «Klimafolgekosten» / «Klimakosten»): Eine Monetarisierung der Kosten, die die Klimaerhitzung verursacht, ist mit vielen Problemen behaftet. Nicht zuletzt liegen allen Monetarisierungen qualitativer Werte Normurteile zugrunde. Die Grundlagen der Bemessung werden nicht näher erläutert. Es wird lediglich auf die Norm SN 641 828 verwiesen und deren Werte unreflektiert übernommen.
- Die darin getroffenen Annahmen können daher auch nicht im Detail beurteilt werden. Wir wollen uns aber vorenthalten, Werte wie ökosystemare Integrität, Arten- und Biodiversitätsverlust, ein friedvolles Zusammenleben, ausbleibende klimabedingte Massenmigration, Hunger etc. grundsätzlich anders zu beurteilen, als im STEP vorgenommen. Dies nicht zuletzt im Wissen darum, dass Schadenskostensätze eine beträchtliche Bandbreite aufweisen.
- Der verwendete Wert für Schadenskosten liegt in der Vorlage in jedem Fall im untersten Bereich von Schadenskostenschätzungen. Häufige Referenz ist ein Wert des deutschen Umweltbundesamtes (UBA) von 195€ /tCO₂äq; das UBA argumentiert u.a., dass dieser untere Wert in der Nähe der Schadenskostenannahmen des IPCC läge (vgl.: UBA, Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten, Stand 12/2020, S. 9)². Diese Werte stehen jedoch in methodischer Kritik (z.B. Germanwatch). Der Wert 105.-CHF (plus 3%/a seit 2010) liegt etwa im Bereich des Wertes des UBA. Alleine bei einer Übertragung in die Schweiz müsste der Wert kaufkraftbereinigt jedoch weit höher ausfallen.

² <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/methodenkonvention-umweltkosten>

- Diskontierung der Klimafolgekosten: Beim verwendeten Wert des UBA für den Schaden einer Tonne CO₂ von ca. 200 €/t wird auf einen diskontierten Wert Bezug genommen. Der nicht diskontierte Wert beträgt knapp 700€³ (d.h. bei Gleichgewichtung der Wohlfahrt heutiger und zukünftiger Generationen). Die Folgekosten sind also massgeblich höher, wenn man davon ausgeht, dass künftige Schäden nicht weniger stark wiegen. Das UBA (und wohl auch die Norm SN 641 828 geht davon aus, dass die Wohlfahrt heutiger gegenüber zukünftigen Generationen höhergewichtet wird. Die vom UBA verwendete Zeitpräferenzrate von 1% bedeutet, dass Schäden, die in 60 Jahren entstehenden, nur gut zur Hälfte (55%) berücksichtigt werden (vgl. UBA 2020/12 S. 8f). Was spricht dafür, dass z.B. künftige Klimatote „diskontiert“ und damit gegenüber heutigen Opfern abgewertet werden? Mit anderen Zahlenwerten würde die KNA zum STEP2023 jedoch zu wesentlich anderen Einschätzungen gelangen.
- Jüngere Studien gehen zudem von weit höheren Kosten aus. Dabei werden Kosten von bis zu 3'000USD pro Tonne CO₂ angenommen (Jarmo S. Kikstra et al., The social cost of carbon dioxide under climate-economy feedbacks and temperature variability, in: Environ. Res. Lett. 16 (2021) 094037). Diese Kosten kommen eventuell allein darum nicht in den Blick, da das Thema «Klima» primär als «Umwelt»-Aspekt (miss-) verstanden wird (UVEK-ASTRA (2019): «Handbuch NISTRA 2017», S.27).

Antrag: die Schadenskostensätze sind grundsätzlich neu zu beurteilen. Die verwendeten Zahlen entsprechen nicht dem Stand der wissenschaftlichen Kenntnis. Ohne Neubeurteilung ist von einer groben Fehl abwägung auszugehen, womit den Abwägungsgrundsätzen rechtmässigen Ermessens widersprochen wird.

Antrag: die Klimafolgeschäden durch die Projekte, namentlich auch den Rheintunnel inkl. des Baus (graue Emissionen) sind gesondert auszuweisen – dabei sind die Schadenskosten in Analogie der Systematik der zitierten Studie (Kikstra et al., 2021) einzustellen.

KWA-Annahmen:

Der KWA-Anteil «Klima» beträgt nur 4% («Handbuch NISTRA 2017», S.35) und ist damit unsäglich tief. Damit ist die KWA als hoch aggregierter Indikator für politische Entscheidungsprozesse im höchsten Masse irreführend. Vermeintliche Reisezeitgewinne (Indikator VQ1w) werden vom ASTRA mit 12% als dreimal so bedeutend bewertet, wie Klimafolgen.⁴ Dies ist stossend. Hinzu kommt die Wertung der Zuverlässigkeit mit 20%. Reisezeit und Zuverlässigkeit wiegen also zusammen 8 mal mehr, als Klimafolgen. So wird die Dringlichkeit und Existenzialität der «Klimakrise» sträflich missachtet.

In der KNA werden Reisezeitgewinne gegenüber der KWA zudem noch höher gewichtet (Handbuch NISTRA 2017, S.23).

Antrag: die Gewichtung von «Klima» ist grundsätzlich DEUTLICH höher zu bewerten – oder es ist von einer Aggregation der Faktoren in KNA und KWA ABZUSEHEN. Abwägungen, die sich auf die KNA- resp. KWA-Werte beziehen, ohne dass diese inadäquaten Gewichtungen bewusst sind, laufen massiv Gefahr, zu Fehl abwägungen zu führen.

Spezifische Anmerkungen Rheintunnel Basel:

Ausbau konterkariert die «Stadt der kurzen Wege»: In Kap. 2.3.8. steht zur Projektbegründung, dass der Rheintunnel u.a. «Kapazitäten für die möglichst direkte Anbindung zusätzlicher Wohn- und Arbeitsplätze an eine Hochleistungsstrasse (schafft)». Damit werden die Voraussetzungen geschaffen, dass Wohn- und Arbeitsplätze durch schnelle Strasseninfrastrukturen erschlossen werden, mitunter lange Wege entstehen. Dies steht den – auch in Basel – vielbeschworenen Zielsetzungen einer «Stadt der kurzen Wege» jedoch diametral entgegen. Richtigerweise wird in 2.3.8.3. darauf verwiesen, dass die Fahr-

³ vergleichende grafische Übersicht (je Version 695€ oder 680€): <https://www.umweltbundesamt.de/bild/tab-uba-empfehlung-zu-den-klimakosten>

⁴ es sind dabei erst noch jene «Gewinne», die mittelfristig durch Reboundeffekte im gesamtgesellschaftlichen Verkehrsverhalten vollständig wieder zunichte gemacht werden.

leistungen erhöht werden. Dies steht der Zielsetzung aus 2.3.4.1 entgegen, wonach durch Massnahmen am Nationalstrassennetz «Die raumplanerisch erwünschte Verdichtung nach Innen erfolgen kann». Insbesondere bleibt auch die Frage – wenn die Fahrleistungen erhöht werden – warum es dennoch Reisezeiteinsparungen gibt.

Antrag: Die Dokumente sind derart zu bereinigen, dass Politiker:innen nicht zur Fehlannahme gelangen können, dass der Rheintunnel tatsächlich Voraussetzung für eine «Verdichtung nach Innen» im Sinne von Dichte und kurzen Wegen ist.

Einheit der Materie / Salomitaktik begünstigt positive Ergebnisse der KNA: In Anhang 7-9 (S.115f) wird dargelegt, dass der Ausbauschnitt b) (Hagnau-Augst) für die Sinnhaftigkeit des Rheintunnels zentral ist. Ohne Ausbau ist die Kapazitätserweiterung durch den Rheintunnel witzlos, da das Nadelöhr Hagnau-Augst das erhöhte Verkehrsaufkommen nicht ableiten kann. Daher ist in Anhang 7-9 auch festgehalten, dass Abschnitt b) (Hagnau-Augst) aus Sicht des Bundesrates realisiert werden «muss» (S. 116) und Abschnitt c) (Augst - Rheinfelden) «unumgänglich» sei. Wenn es also zwei zwingende Abhängigkeiten gibt, ohne die Abschnitt a) gar keinen Sinn macht, so ist in einer KNA und KWA aber der gesamte Abschnitt zu beurteilen. Denn die vermeintlichen Reisezeitgewinne werden sich (wenn überhaupt) erst dann einstellen, wenn im Abschnitt der Kapazitätsengpass insgesamt aufgehoben ist. Stellt sich der volle Nutzen aber erst mit dem Vollausbau ein, dann sind in die KNA und KWA auch alle Effekte und Kosten einzustellen. Insbesondere die Kosten werden aber auf 3 Abschnitte und unterschiedliche Zeiträume verteilt. Damit ist die Einheit der Materie verletzt.

Antrag: Um bezüglich der Wirkungen (und damit den Ergebnissen von KNA und KWA) sowie den Kosten (und damit den Ergebnissen der KNA) valide Ergebnisse zu erhalten, ist für beurteilende Politiker:innen ausreichend transparent darzulegen, welche Effekte im Ausbauschnitt a) (Rheintunnel) sich auch ohne Realisierung der Ausbauschnitte b) (Hagnau-Augst) und c) (Augst - Rheinfelden) einstellen – gerade da der Bundesrat von einer zwingenden Ausbaunotwendigkeit auch von b) und c) spricht. Jedenfalls ist bezüglich aller Kosten und Nutzen im Perimeter Rheintunnel – Augst – Hagnau – Rheinfelden die Einheit der Materie sicherzustellen. KNA und KWA sind auch für das Gesamtprojekt auszuweisen, dass letztlich bestellt wird.

Zudem gibt es begründete Annahmen, dass ein Ausbau Hagnau-Augst nicht machbar ist, da die Untertunnelung unter dem Rangierbahnhof Muttenz auf Höhe des Industriestandortes Schweizerhalle nicht möglich ist. Um die Einheit der Materie sicherzustellen, ist die Machbarkeit des Ausbauschnittes b) erst auszuweisen und ausreichend zu sichern (Enteignungen etc.), bevor in die Projektierung des Rheintunnels investiert wird.

Antrag: Um bezüglich der Machbarkeit von Abschnitt b) – und damit der Sinnhaftigkeit auch des Rheintunnels – ausreichende Sicherheit zu haben, dass er überhaupt realisiert werden kann, ist aufzuzeigen, was es hierzu braucht und welche Risiken bezüglich einem Scheitern von b) bestehen sowie welche Folgen dies für die KNA und KWA des Rheintunnels hätte.

Mit freundlichen Grüssen

Axel Schubert – elektronischer Versand

KlimaVerantwortungJetzt

Axel Schubert, Koordination klimaverantwortungjetzt.ch

Beilage: Darlegung, dass der Bundesrat mit seiner Langfristigen Klimastrategie 2050 gegen das völkerrechtsverbindliche Parisabkommen verstösst: «Bundesrat torpediert „Paris“» vom 31.1.2020; Zugleich online unter: https://klimaverantwortungjetzt.ch/wp-content/uploads/2021/03/20210324_Kritik-Langfriststrategie-THG-Bundesrat-mitAnhang_KlimaVerantwortungJetzt.pdf

Kritik der Klimastrategie des Bundesrats vom 28.1.21

Bundesrat reisst Klimabudget der Schweiz

„Langfristige Klimastrategie der Schweiz“: Emissionen dreifach zu hoch für Obergrenze von 1,5°C

Axel H. Schubert, März 2021

axel.schubert@klimaverantwortungjetzt.ch

Zentrale Kritikpunkte

Am 28.1.2021 legte die Schweizer Regierung ihre „Langfristige Klimastrategie der Schweiz“ vor, die über die Entwicklung der Treibhausgasemissionen bis 2050 Auskunft gibt ([Medienmitteilung](#); Langfriststrategie, [pdf](#)). Der Bundesrat behauptet und beansprucht, dass die Strategie es der Schweiz ermögli~~che~~, „ihrer Verantwortung im Rahmen der weltweiten Anstrengungen zur Begrenzung des globalen Temperaturanstiegs auf 1,5 Grad Celsius nachzukommen“ (S.6), wobei weiter behauptet wird, dass die Schweiz mit dem Ziel, „ihre Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null zu reduzieren, [...] einen ihrer klimapolitischen Verantwortung angemessenen und ihren Möglichkeiten entsprechenden Beitrag zum Übereinkommen von Paris [leistet].“ (S.4)

Bei genauerem Blick wird jedoch klar, dass der Bundesrat mit seiner Strategie das Parisabkommen in mehrfacher Hinsicht nicht erfüllt – vielmehr torpediert er mit dem implizit beanspruchten Budget das Pariser Völkerrechtsabkommen:

- In der Strategie wird **kein national mögliches CO2-Budget** angenommen. Darum bleiben alle Aussagen – mit der Strategie würde dem Ziel Rechnung getragen, einen klimapolitischen Beitrag zur Einhaltung der Obergrenze von einer Temperaturerhöhung von max. 1,5°C leisten – substanzlos.
- Eine hier (siehe unten) getroffene Abschätzung des Budgets macht deutlich: **mit der Strategie reklamiert der Bundesrat das 3-fache dessen, was global gesehen für das Einhalten der Obergrenze von max.1,5°C noch möglich ist.**
- Mit der daraus resultierenden **Temperaturerhöhung von über +1.9°C missachtet der Bundesrat auch die „obere Grenze“ des Parisabkommens**, das in jedem Fall „*deutlich* unter 2°C“ fordert.
- Er **missachtet das Parisabkommen (PA) zudem in weiteren Punkten**:
 - Das PA sieht von den Ländern die „grösstmögliche Ambition“ bezüglich ihrer Reduktionsbeiträge vor (Art.4 Abs.3PA). Die bundesrätliche **Strategie setzt sich mit solchen grösstmöglichen Beiträgen – z.B. im Sinne von unterschiedlich schnellen Zero-Szenarien – aber nicht vertieft auseinander.** Daher ist sie auch nicht geeignet, für entsprechende Beiträge vorzuspüren;
 - Das PA sieht vor, dass Länder gemäss ihren „unterschiedlichen Verantwortlichkeiten und ihrer jeweiligen Fähigkeiten angesichts der unterschiedlichen nationalen Gegebenheiten“ (Art.4 Abs.3PA) handeln; Die **Strategie schlägt jedoch alle historischen Verantwortlichkeiten der Schweiz aus**, sie werden schlichtweg nicht thematisiert;
 - Das PA sieht vor, dass Entwicklungsländer mehr Zeit haben, ihre Emissionen auf Netto-Null zu reduzieren (Art.4 Abs.1PA), die industrialisierten Länder daher schneller sein müssen. Der **Bundesrat beansprucht allerdings das im globalen Schnitt als mögliche erachtete Emissionsziel „Netto-Null bis 2050“ schlicht auch für die Schweiz, anstatt schneller zu sein.** (IPCC-Sonderbericht SR15)

Im Folgenden werden die quantitativen Ausführungen zum möglichen Budget näher dargelegt (auf gerechtigkeits-theoretische Überlegungen kann der Kürze wegen nur knapp verwiesen werden):

Absenkpfade Langfriststrategie: resultierende Emissionen

Mit seiner Strategie legt der Bundesrat einen angestrebten „Absenkpfad“ der Emissionen aller Treibhausgase (THG) in der Schweiz vor. Damit geht es nicht nur um CO₂, sondern um CO₂eq – also auch um THG wie CH₄, NO₂ etc. Zudem bezieht er die Emissionen aus dem Flugverkehr (Schweizer Anteil) ein, was löblich ist, da sie nicht direkt dem Parisabkommen unterstehen, aber selbstverständlich – und weit über die eigentlichen CO₂-Emissionen hinaus – klimawirksam sind.

In der Strategie werden zwei Absenkpfad definiert: Einerseits ohne den Einsatz von Technologien zur Abscheidung und Speicherung von CO₂ (Carbon Capture and Storage, CCS) sowie ohne sonstige Negativemissionstechnologien (NET / «Negative Emissions Technologies» resp. CDR / «Carbon Dioxide Removal CDR»). In diesem Fall liegen die Emissionen im Jahr 2050 nicht bei Null, sondern noch bei 11,8Mio t CO₂eq. Andererseits werden die Emissionen 2050 durch entsprechende Technologien auf Null gedrückt. Damit weist die Strategie folgenden Absenkpfad aus:

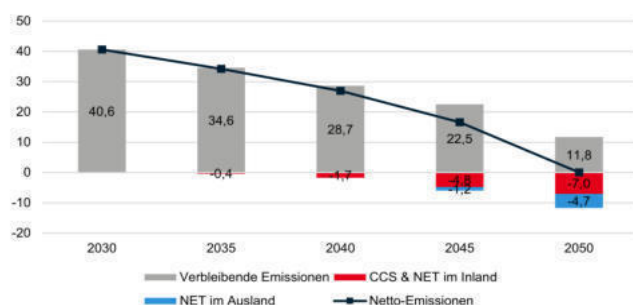


Abbildung 28: Entwicklung der Restemissionen sowie der Beiträge von NET und CCS im In- und Ausland (Werte in Mio. Tonnen CO₂eq) gemäss Szenario ZERO Basis EP2050+, inklusive internationaler Luftverkehr. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Prognos/TEP Energy/Infras/Ecoplan 2020.

Abb.1: Bundesrat (28.1.2021): Langfristige Klimastrategie der Schweiz, Abb. 28, S.55

Hieraus ergeben sich summierte Gesamtemissionen für den Zeitraum 2020-2050 von 977Mio t CO₂eq:

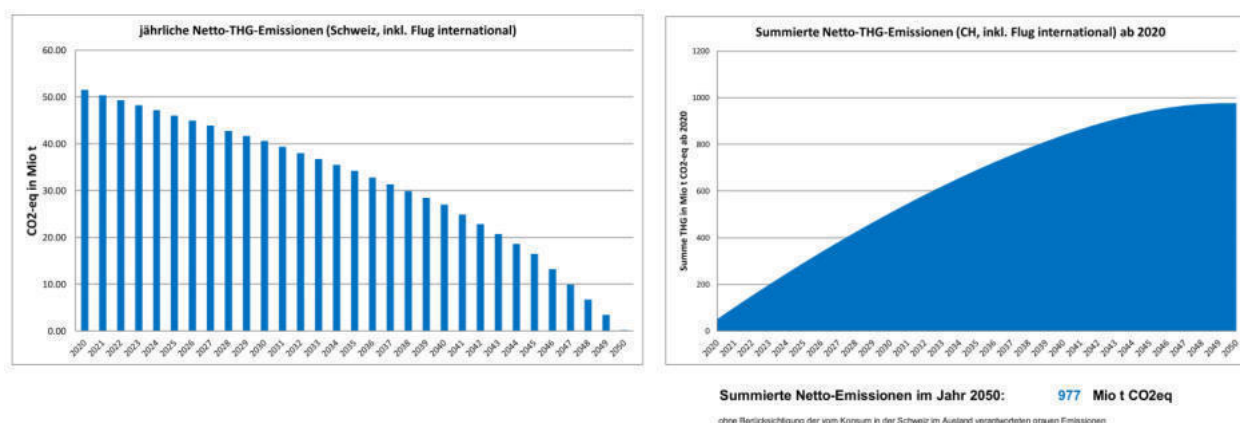


Abb.2: Summe der THG-Emissionen Schweiz gemäss Strategie Bundesrat für Netto-Null 2050; eigene Berechnung (vgl. Anhang)

Während in der Strategie dargelegt wird, dass der Bundesrat im Sommer 2019 Netto-Null bis 2050 bereits beschlossen hat, wird nicht dargelegt, dass er zudem „die Klimapolitik der Schweiz an einer globalen Erwärmungsgrenze von 1,5 Grad Celsius gegenüber der vorindustriellen Zeit ausrichten [will]“, d.h. an der strengeren, unteren Grenze von „Paris“ (Antwort Bundesrat vom 4.9.2019 auf die Interpellation Jans [19.3780](#)). Mit der nun vorgelegten Strategie kann dies aber nicht gelingen. Im Folgenden Abschnitt soll hergeleitet werden, ob und wie die beanspruchten 977Mio t CO₂eq im globalen CO₂-Budget Platz haben.

Eine Verteilung eines global begrenzten Gutes auf einzelne Staaten impliziert stets Gerechtigkeitsüberlegungen – ob explizit ausgewiesen, oder nicht. Indem der Bundesrat kein für die Schweiz mögliches Budget beschreibt, entzieht er sich genau dieser Gerechtigkeitsdiskussion – die einen wesentlichen Aspekt der Frage nach Klimagerechtigkeit ausmacht –, mit all ihren politischen Implikationen von höchster Bedeutung.

Mögliches Budget Schweiz für max. 1,5°C mit Bevölkerungsproporz

Mit dieser knappen Kritik der bundesrätlichen Strategie kann die erforderliche Gerechtigkeitsdiskussion nicht geführt werden. Unterschiedliche Ansätze sind hier denkbar – z.B. das Orientieren an der Bevölkerungsanzahl, an den historisch bereits verursachten Emissionen, an den Möglichkeiten eines Landes, oder an deren „Besitzständen“ – sprich den faktischen Emissionen zu einem bestimmten Zeitpunkt etc. **Mit Bezug auf den Bevölkerungsproporz sowie auf historische Emissionen seit 1990 ist das Budget der Schweiz bereits seit 2019 aufgebraucht** ([Berechnung von klimaverantwortungjetzt.ch hier](https://www.klimaverantwortungjetzt.ch)).

Ohne Berücksichtigung von historischen Emissionen sowie von möglichen Verpflichtungen, die aus dem Umstand abgeleitet werden könnten, dass ein Grossteil der durch den Konsum in der die Schweiz bedingten Emissionen im Ausland entstehen, wird **im Folgenden nur auf den Bevölkerungsproporz** abgestellt. Danach kann ein Land vom global verbleibenden CO₂-Budget jenen Teil beanspruchen, der seinem Bevölkerungsanteil an der Weltbevölkerung entspricht. Für die Herleitung wird auf den Sonderbericht zu 1,5Grad des IPCC vom Oktober 2018 Bezug genommen. Die Budgetminderung der Jahre 2018 und 2019 wurde dem Treibhausgasinventar des BAFU entnommen, ebenso die Umrechnung von CO₂ (Bezugsgrösse SR15) in CO₂eq (Bezugsgrösse Strategie Bundesrat).

Der Vergleich zeigt, dass der **Bundesrat genau dreimal so viel CO₂ für die Schweiz beansprucht**, als ihr gemäss Bevölkerungsproporz zur Verfügung stünde. Damit wird klar die Obergrenze von max. 1.5°C, an der sich der Bundesrat ja eigentlich ausrichten will, gerissen. **Der Bundesrat handelt damit in hohem Masse selbstwidersprüchlich.**

Würden alle Länder sich derart Übergebühr verhalten, ergäben sich CO₂-Emissionen, mit denen auch die obere Grenze von Paris nicht gehalten werden kann („deutlich unter 2°C“, was als höchstens 1,8 oder auch als 1,7°C ausgelegt wird).

Budget CO ₂		
globales Budget ab 2018 (CO ₂ -Emissionen komplett)	420GtCO ₂	SR15, Table 2.2 für 67% Wahrscheinlichkeit vgl. gelbe Hervorhebungen in Tabelle im Anhang
Minderung globales Budget (CO ₂ -Emissionen komplett)	100GtCO ₂	SR15, Table 2.2
globales Restbudget ab 2018 (CO ₂ -Emissionen komplett)	320GtCO ₂	SR15, Table 2.2 für 67% Wahrscheinlichkeit
Anteil CH an Weltbevölkerung	0,11%	Übernahme aus Studie EBP 2017 zum Zeitpunkt Paris-Abkommen (2016)
CH verbleibendes Budget ab 2018 (CO ₂ -Emissionen komplett)	0,352GtCO ₂ = 352MiotCO ₂	0,11% von 320GtCO ₂
CH Budgetminderung 2018/2019 (CO ₂ -Emissionen komplett)	85MiotCO ₂	2018: 42,6MiotCO ₂ , mit Flug/Schiff, gemäss THG-Inventar BAFU (Excel, April 2020); Annahme: 2019 wie 2018
CH verbleibendes Budget ab 2020	267MiotCO₂	352-85; Das Budget berücksichtigt keine historische Verpflichtung, unterschiedliche Geschwindigkeiten etc. (!)

Budget CO ₂ eq		
CH verbleibendes Budget ab 2020 (ohne hist. Verpflichtung etc. (!))	325MiotCO ₂ eq	267/0.82; 2018 betrug der Anteil CO ₂ 82% von den CO ₂ eq; gemäss THG-Inventar BAFU (Excel, April 2020)
CH beanspruchtes Budget ab 2020 gemäss Strategie Bundesrat	977MiotCO ₂ eq	Bundesrat & eigene Berechnung (s.o. resp. Anhang)
Faktor Überbeanspruchung	3,0	977/325

Erhitzungsszenario Bundesrat		
globales Restbudget ab 2018, dreifach überschossen	960GtCO ₂	Annahme: globales Restbudget für alle Länder (320GtCO ₂) wird (wie von der CH) von allen um 3 überbeansprucht
globales Budget ab 2018, dreifach überschossen	1060GtCO ₂	100GtCO ₂ -Zuschlag des zuvor geminderten globalen Budgets; s.o./SR15, Table 2.2
Folge dreifachen Überschliessens	über +1,9°C	1060 Zwischenwert von 980 & 1130 SR15, Table 2.2 für 67% Wahrscheinlichkeit

Tab. 1: Herleitung Budgets Schweiz, Abgleich Strategie Bundesrat & resultierendes Erhitzungsszenario
(weitere Anmerkungen zur Tabelle im Anhang)

Anhang

Verbleibende Budgets gemäss IPCC (SR15)

Table 2.2 | The assessed remaining carbon budget and its uncertainties. Shaded blue horizontal bands illustrate the uncertainty in historical temperature increase from the 1850–1900 base period until the 2006–2015 period as estimated from global near-surface air temperatures, which impacts the additional warming until a specific temperature limit like 1.5°C or 2°C relative to the 1850–1900 period. Shaded grey cells indicate values for when historical temperature increase is estimated from a blend of near-surface air temperatures over land and sea ice regions and sea-surface temperatures over oceans.

Additional Warming since 2006–2015 [°C] ⁽¹⁾	Approximate Warming since 1850–1900 [°C] ⁽¹⁾	Remaining Carbon Budget (Excluding Additional Earth System Feedbacks ⁽³⁾) [GtCO ₂ from 1.1.2018] ⁽²⁾			Key Uncertainties and Variations ⁽⁴⁾					
		Percentiles of TCRE ⁽³⁾			Earth System Feedbacks ⁽⁵⁾ [GtCO ₂]	Non-CO ₂ scenario variation ⁽⁶⁾ [GtCO ₂]	Non-CO ₂ forcing and response uncertainty [GtCO ₂]	TCRE distribution uncertainty ⁽⁷⁾ [GtCO ₂]	Historical temperature uncertainty ⁽¹⁾ [GtCO ₂]	Recent emissions uncertainty ⁽⁸⁾ [GtCO ₂]
33rd	50th	67th								
0.3		290	160	80	Budgets on the left are reduced by about –100 on centennial time scales	±250	–400 to +200	+100 to +200	±250	±20
0.4		530	350	230						
0.5		770	530	380						
0.53	~1.5°C	840	580	420						
0.6		1010	710	530						
0.63		1080	770	570						
0.7		1240	900	680						
0.78		1440	1040	800						
0.8		1480	1080	830						
0.9		1720	1260	980						
1		1960	1450	1130						
1.03	~2°C	2030	1500	1170						
1.1		2200	1630	1280						
1.13		2270	1690	1320						
1.2		2440	1820	1430						

Notes:

- * (1) Chapter 1 has assessed historical warming between the 1850–1900 and 2006–2015 periods to be 0.87°C with a ±0.12°C *likely* (1-standard deviation) range, and global near-surface air temperature to be 0.97°C. The temperature changes from the 2006–2015 period are expressed in changes of global near-surface air temperature.
- * (2) Historical CO₂ emissions since the middle of the 1850–1900 historical base period (mid-1875) are estimated at 1940 GtCO₂ (1640–2240 GtCO₂, one standard deviation range) until end 2010. Since 1 January 2011, an additional 290 GtCO₂ (270–310 GtCO₂, one sigma range) has been emitted until the end of 2017 (Le Quéré et al., 2018).
- * (3) TCRE: transient climate response to cumulative emissions of carbon, assessed by AR5 to fall *likely* between 0.8–2.5°C/1000 PgC (Collins et al., 2013), considering a normal distribution consistent with AR5 (Stocker et al., 2013). Values are rounded to the nearest 10 GtCO₂.
- * (4) Focussing on the impact of various key uncertainties on median budgets for 0.53°C of additional warming.
- * (5) Earth system feedbacks include CO₂ released by permafrost thawing or methane released by wetlands, see main text.
- * (6) Variations due to different scenario assumptions related to the future evolution of non-CO₂ emissions.
- * (7) The distribution of TCRE is not precisely defined. Here the influence of assuming a lognormal instead of a normal distribution shown.
- * (8) Historical emissions uncertainty reflects the uncertainty in historical emissions since 1 January 2011.

Abb.: **IPCC, SR15 (Oktober 2018): Table 2.2 aus Chapter 2, S.108**

Direktlink: https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/05/SR15_Chapter2_Low_Res.pdf;

gelbe Hervorhebungen der hier verwendeten Werte durch klimaverantwortungjetzt

Weitere Annahmen zu Tab.1

1) Das verbleibende Budget hängt stark davon ab, wie verschiedene Unsicherheiten/Variationen berücksichtigt werden:

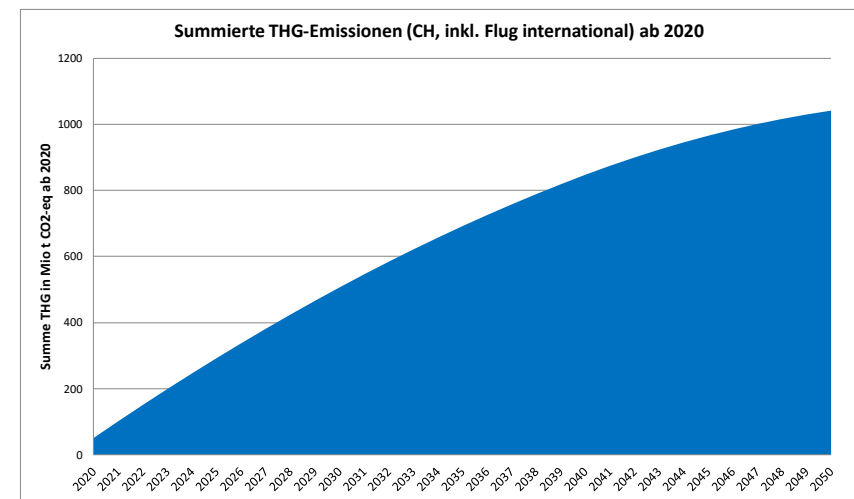
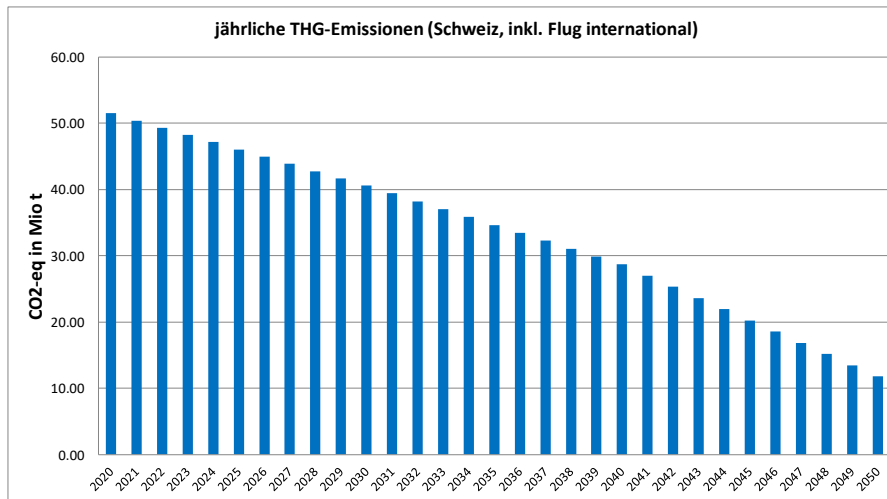
- bzgl. der Eintrittswahrscheinlichkeit: hier werden 67% gewählt (d.h. mit den hinterlegten Modellannahmen wird angenommen, dass beim Budget von 420GtCO₂ zu 67% ein Temp.-Anstieg von 1.5°C nicht überschritten wird); die Wahl von 50% scheint dabei jedenfalls zu beliebig, wenn wir die Obergrenze tatsächlich als Grenze verstehen und nicht bloss als ungefähr anzupeilenden Wert.
- bzgl. der berücksichtigten Dimensionen der Unsicherheit/Variationen: hier werden der Einfachheit halber lediglich die 100Gt (rote Spalte) abgezogen, die als Reaktion der Erde auf die Erhitzung im SR15 angenommen wird; weitere Unsicherheitsfaktoren bleiben unberücksichtigt, sie könnten das Budget nochmals wesentlich schmälern. Eine jüngst veröffentlichte Studie¹ integriert die Unsicherheiten und kommt auf eine Minderung des 67%-Budgets für max.1,5°C von 110GtCO₂ gegenüber den Werten des SR15; dies bestätigt die Plausibilität des hier vorgenommenen 100Gt-Abzuges.

2) Umrechnungsfaktor CO₂ zu CO₂eq gemäss Schweizer Werten (Berechnung aus dem Schweizer Treibhausgasinventar zu 82%; Der Weltschnitt liegt hier bei ca. 75%, vgl. climatewatchdata.org).

¹ Damon Matthews, H., Tokarska, K.B., Rogelj, J. et al. An integrated approach to quantifying uncertainties in the remaining carbon budget. *Commun Earth Environ*, 2, 7 (2021) <https://doi.org/10.1038/s43247-020-00064-9> (Mitautor: Reto Knutti)

Treibhausgasemissionen Schweiz (2020-2050) gemäss Strategie Bundesrat vom 28.1.2021

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	
Emission / a [Mio t CO ₂ eq]	51.50	50.41	49.32	48.23	47.14	46.05	44.96	43.87	42.78	41.69	40.60	39.41	38.22	37.03	35.84	34.65	33.46	32.27	31.08	29.89	28.70	27.01	25.32	23.63	21.94	20.25	18.56	16.87	15.18	13.49	11.80	
Minderung im Jahr	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.19	1.19	1.19	1.19	1.19	1.19	1.19	1.19	1.19	1.19	1.69	1.69	1.69	1.69	1.69	1.69	1.69	1.69	1.69	1.69		
summierte Emissionen ab 2020	0	52	102	151	199	247	293	338	381	424	466	507	546	584	621	657	692	725	757	789	818	847	874	899	923	945	965	984	1001	1016	1029	1041



Summierte Brutto-Emissionen im Jahr 2050: 1041 Mio t CO₂eq

ohne Berücksichtigung der vom Konsum in der Schweiz im Ausland verantworteten grauen Emissionen

Quelle Werte: Langfristige Klimastrategie der Schweiz; Bundesrat, 28.1.2012, Grafik S.53

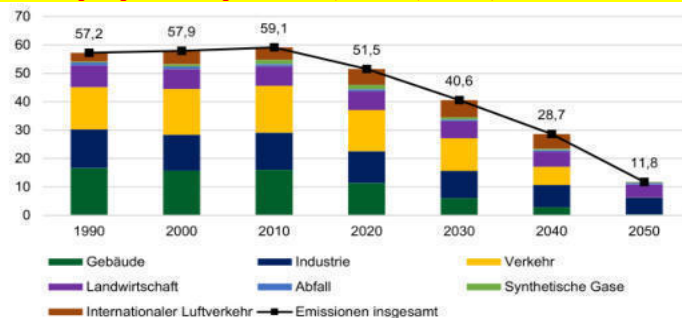
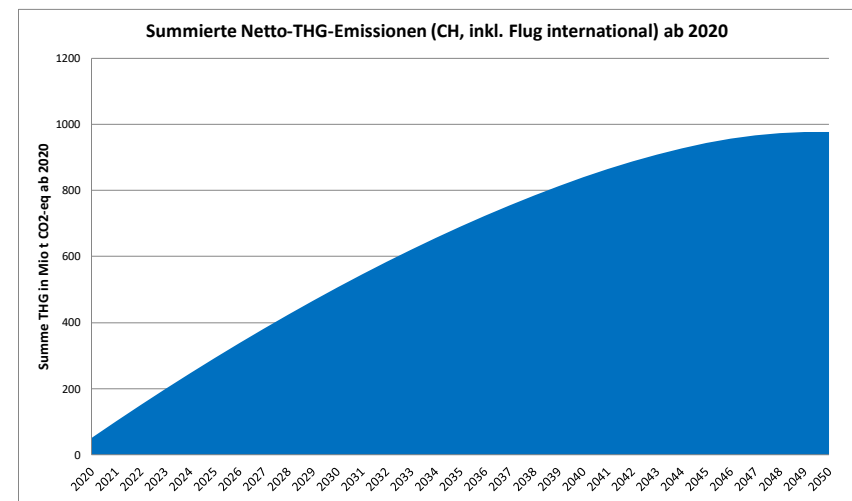
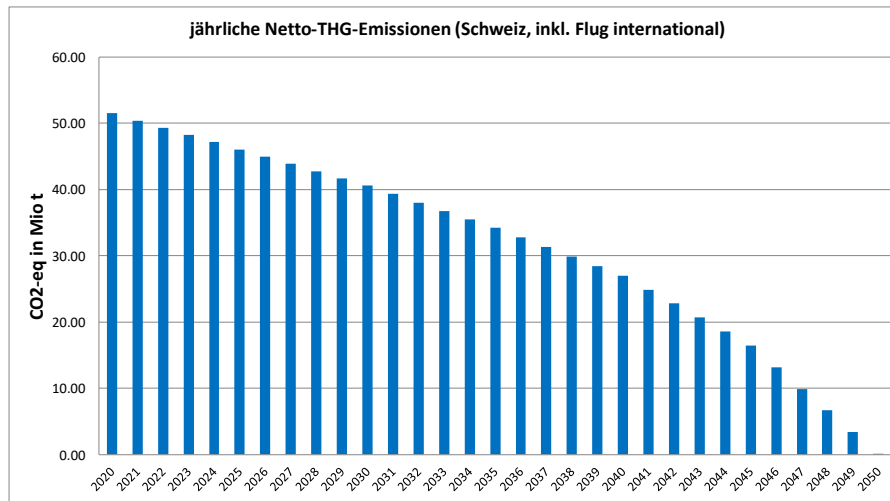


Abbildung 27: Emissionsentwicklung bis 2050 nach Sektoren in Mio. Tonnen CO₂eq gemäss Szenario ZERO Basis EP 2050+, inklusive internationaler Luftverkehr. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Prognos/TEP Energy/Infras/Ecoplan 2020.

Treibhausgasemissionen Schweiz (2020-2050) gemäss Strategie Bundesrat vom 28.1.2021 - Netto-Emissionen

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	
Netto-Emission / a [Mio t CO ₂ eq]	51.50	50.41	49.32	48.23	47.14	46.05	44.96	43.87	42.78	41.69	40.60	39.32	38.04	36.76	35.48	34.20	32.76	31.32	29.88	28.44	27.00	24.90	22.80	20.70	18.60	16.50	13.22	9.94	6.66	3.38	0.10	
Minderung im Jahr	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.09	1.28	1.28	1.28	1.28	1.28	1.44	1.44	1.44	1.44	1.44	2.10	2.10	2.10	2.10	3.28	3.28	3.28	3.28	3.28	3.28		
summierte Emissionen ab 2020	0	52	102	151	199	247	293	338	381	424	466	507	546	584	621	656	690	723	754	784	813	840	865	887	908	927	943	956	966	973	976	977
Brutto-Emission / a																34.6						28.7										
CCS + NET																0.4						1.7										
Netto-Emission / a																34.2						27										
																							22.5									
																							1.7									
																							6.0									
																							11.8									
																							11.7									
																							0.1									



Summierte Netto-Emissionen im Jahr 2050: **977 Mio t CO₂eq**

ohne Berücksichtigung der vom Konsum in der Schweiz im Ausland verantworteten grauen Emissionen

Quelle Werte: Langfristige Klimastrategie der Schweiz; Bundesrat, 28.1.2021, Grafik S.55

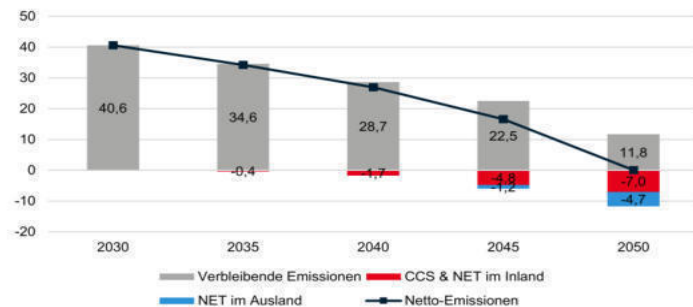


Abbildung 28: Entwicklung der Restemissionen sowie der Beiträge von NET und CCS im In- und Ausland (Werte in Mio. Tonnen CO₂eq) gemäss Szenario ZERO Basis EP2050+, inklusive internationaler Luftverkehr. Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Prognos/TEP Energy/Infras/Ecoplan 2020.



Vernehmlassungsantwort zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes

Antwort des Klimastreikkollektivs St. Gallen

Sehr geehrte Frau Sommaruga
Sehr geehrte Bundeshausmitarbeitende

Das Klimastreikkollektiv St.Gallen bedankt sich für die Einladung zur Vernehmlassung.

Grundsätzliches

Das Klimastreikkollektiv St. Gallen lehnt die fünf Projekte zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes klar ab. Einen Ausbau des Strassennetzes führt zu mehr motorisiertem Individualverkehr, was wiederum in mehr Treibhausgasemissionen resultiert. Angesichts der fortschreitenden Klimakrise ist es inakzeptabel, solche Projekte durchzuführen.

Klimakrise

Die Klimakrise bedroht die grundlegende Existenz aller Menschen. Es ist notwendig, dass das 1.5 Grad- Ziel eingehalten wird. Wird es überschritten, verlieren Milliarden von Menschen durch den Anstieg des Meeresspiegels und dem Auslösen der Kipppunkte¹ ihr Zuhause. Durch Projekte wie den Ausbau des Nationalstrassennetzes entfernen wir uns immer weiter von diesem Ziel.

Umdenken des Verkehrs

Die Politik ist in der Verantwortung, den Bewohner:innen der Städte eine lebenswerte und umweltfreundliche Zukunft zu ermöglichen. Dazu gehört auch ein Umdenken des Verkehrs. Städte müssen für Menschen und nicht für Autos gebaut werden, weswegen Velos, der ÖV und Fussgänger:innen priorisiert werden müssen. Die riesige Summe an Geld, die in diese umweltschädlichen Verkehrsprojekte fliessen soll, kann genutzt werden, um der ganzen Bevölkerung durch klimafreundliche und zukunftsorientierte Massnahmen entgegenzukommen. (Siehe: [Mobilität \(climatestrike.ch\)](https://climatestrike.ch))

Projekt 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr. Dies ist nicht nur wegen des erhöhten CO₂-Ausstosses problematisch, sondern führt auch zu mehr Lärm und einer stärkeren Luftverschmutzung.

Das ASTRA spricht davon, dass die Teilspange eine Bereicherung für die Gesellschaft ist. Inwiefern ist ein Vorantreiben der Zerstörung unserer Erde eine Bereicherung? Eine Autobahn bringt uns allen nichts, wenn wir keine Lebensgrundlage mehr haben.

¹ [Climate crisis could displace 1.2bn people by 2050, report warns | Climate crisis | The Guardian](https://www.theguardian.com/environment/2019/jun/27/climate-crisis-could-displace-1-2bn-people-by-2050-report-warns)



In die Teilsparung sollen ungefähr 850 Millionen Franken² investiert werden. Mit diesem Geld könnte man einen grossen Schritt in Richtung Klimaneutralität in St. Gallen machen, wenn es für die richtigen Massnahmen eingesetzt werden würde. Mit diesem Projekt wird die Klimakrise weiterhin befeuert, was ein Schlag ins Gesicht unserer und zukünftiger Generationen ist. Ebenso sagt die Wissenschaft klar, dass Klimaschutzmassnahmen teurer werden³, je länger wir warten. Dies unterstreicht nochmals, dass die ungefähr 850 Millionen Franken in Zwecke bezüglich der Bekämpfung der Klimakrise investiert werden müssen.

Antworten zum Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Diese Projekte führen zu mehr Treibhausgasemissionen, was während der grössten menschgemachten Krise, der Klimakrise, inakzeptabel ist und weswegen die Projekte keinesfalls durchgeführt werden dürfen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Stimmen der Jugendlichen, die Klimakrise, die Verantwortung für diese Krise, die Wissenschaft, unsere Existenz und somit unsere Zukunft.

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?

Nein. Es sollte kein Geld in umweltschädliche Projekte fliessen, sondern in Klimaschutzmassnahmen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

-

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Diese Frage erübrigt sich, da die Projekte sowieso keinen Sinn ergeben.

² [Nein zum Zubringer Güterbahnhof-Liebegg St.Gallen - Komitee gegen den Autobahnanschluss Güterbahnhof St.Gallen \(teilsparung.ch\)](#)

³ [Klimawandel können wir nicht mehr stoppen - jetzt bleibt nur noch teurer Plan B - FOCUS Online](#)



Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Wir verlangen, dass Sie die Klimakrise und den Verlust unserer Zukunft ernstnehmen und diese Projekte stoppen.



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Ver-
kehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Zürich, den 20. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Der KMU- und Gewerbeverband des Kantons Zürich ist die Dachorganisation der kleinen und mittleren Unternehmen im Kanton Zürich. An der Drehscheibe zwischen Wirtschaft und Politik setzt er sich für gute wirtschaftliche Rahmenbedingungen für das Gewerbe im Kanton ein. Die rund 18'000 Mitglieder des KMU- und Gewerbeverband Kanton Zürich (KGV) stellen eine repräsentative Mehrheit der Klein- und Mittelbetriebe des Kantons Zürich dar.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend finden Sie unsere Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog. Diese sind deckungsgleich mit dem Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse, mit dem wir einen engen Austausch pflegen.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen (zusätzliche Spuren, weitere Tunnels) erstellt werden, muss die **Schliessung vorhandener Lücken** im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!

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?

Nicht in allen Teilen: Bei zugeteilten Mitteln (Erläuterungen Kap. 2.3.7.1, Umfang sowie Faktenblatt) für die planerische Weiterbearbeitung fehlen Mittel für Projekte, die zurzeit noch nicht im Ausbauschnitt 2023 drin sind, obwohl sie aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung einer Bearbeitung bedürfen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige heutige Problem im Bereiche der Lücke ist vom ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Situation auf den 6 Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete ist für die Bevölkerung schlichtweg untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich sind wir – bei oben dargelegten Einschränkungen – einverstanden. Die Schliessung der Lücke in der N15 würde zwar ebenfalls hineingehören. Wir haben aber Verständnis, dass er es aufgrund des heutigen Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil die Lücke ein krasser Mangel im System der Nationalstrassen sowie in der N15 selber darstellt, fordern wir heute schon dessen Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Wir im Zürcher Oberland wurden immer nur vertröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. **Täglich** (DTV) **30'000** Fahrzeuge passieren auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der **ÖV** trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der **S-Bahn-Knoten Wetzikon** mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passagieren ins in seiner Funktionsfähigkeit **erheblich behindert**.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Na-**

tur. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert. **Es ist höchste Zeit.**

Wir danken dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz.

Freundliche Grüsse

KMU- und Gewerbeverband Kanton Zürich KGV



Werner Scherrer
Präsident



Thomas Hess
Geschäftsleiter



KANTON
APPENZEL INNERRHODEN

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 22. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Koch Kälte AG – Rütistrasse 16 – 9050 Appenzell

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die Koch Kälte AG hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, Die Koch Kälte AG ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales



Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung von der Koch Kälte AG nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Die Koch Kälte AG hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Die Koch Kälte AG fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.



Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für die Koch Kälte AG ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?



Die Koch Kälte AG beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich die Koch Kälte AG nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert die Koch Kälte AG dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die Koch Kälte AG teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Koch Kälte AG
Medizintechnik
Adrian Locher
Rütistrasse 16
9050 Appenzell

Komitee N18

Basel-Jura

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

per Mail an netzplanung@astra.admin.ch

Basel, 26. April 2022 sb

Stellungnahme des Komitee N18 Basel-Jura zur «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz»


Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrter Herr Wieland
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur «Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz» Stellung nehmen zu können.

Im Anhang senden wir Ihnen unsere Stellungnahme, mit der Bitte, unsere Überlegungen bei den zukünftigen Arbeiten zu berücksichtigen. Für zusätzliche Fragen im Zusammenhang mit unseren Darstellungen, stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Komitee N18 Basel-Jura



Martin Dätwyler

Vorsitzender des Komitee N18 Basel-Jura

komitee-n18.ch

c/o Handelskammer beider Basel
St. Jakobs-Strasse 25
4010 Basel

Stellungnahme

Basel, 26. April 2022

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 sowie Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen

Das Komitee N18 Basel-Jura teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Von hoher Wichtigkeit für die Region ist insbesondere die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse 18. Die chronisch überlastete Verkehrsachse, welche die Region Delémont und das Laufental mit Basel verbindet, wies im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen auf. Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Stautunden, sondern geht auch mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher. Dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Korridorstudie durchführen möchte, ist deshalb begrüßenswert. Das Komitee N18 Basel-Jura fordert jedoch zusätzlich eine verbindliche Aufnahme der drei Engpässe (Angenstein, Laufen/Zwingen, Delémont) ins strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen).

Zusammenfassung der Forderungen

- Das Komitee N18 begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Wir fordern jedoch eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Studie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Das Komitee N18 soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.
- Zusätzlich fordert das Komitee N18 die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.
- Es soll angestrebt werden, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbaustritt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden.

Ausgangslage

Die Nationalstrassen sind über weite Teile bereits heute sehr stark ausgelastet. 2019 wurden gemäss Bundesrat insgesamt 30'230 Stautunden erfasst. Für 88 Prozent davon sind Verkehrsüberlastungen, d.h. Kapazitätsengpässe verantwortlich. Bis auf das Jahr 2020, das Corona-bedingt auch für die Nationalstrassen eine besondere Situation darstellte, hat die Überlastung der Nationalstrassen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen, und sie ist deutlich schneller angewachsen als die Verkehrsentwicklung. Dieser Trend dürfte sich fortsetzen. Auf dem Nationalstrassennetz werden im Jahr 2040 gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ohne Gegenmassnahmen rund 453 Kilometer regelmässig überlastet sein. Um die Erreichbarkeit sowie die Funktionalität des Strassennetzes sicherzustellen, möchte der Bundesrat dieses unterhalten und ausbauen. Dies wird vom Komitee N18 ausdrücklich begrüsst.

In der Vorlage beantragt der Bundesrat dem Parlament deshalb für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen im Sinne von Anpassungen für die Jahre 2024–2027 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken. Für den Ausbau der Kapazitäten beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, den Ausbauschnitt 2023 sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken zu beschliessen. Das dazugehörige strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) stellt sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über Erweiterungen der Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz befinden können. Auf Basis dessen werden sämtliche Erweiterungsprojekte zu einem Programm zusammengefasst und priorisiert.

Auch das Verkehrssystem der Nordwestschweiz stösst zunehmend an seine Grenzen. Aufgrund ihrer grenznahen Lage verfügt die Region Basel als Gateway neben einem Life Sciences Cluster von internationalem Rang auch über einen florierenden Logistikcluster. Hightech, Medtech und Uhrenindustrie prägen die Wirtschaft entlang der Achse Basel-Delémont. Die hervorragenden Wachstumsperspektiven der Region werden auch auf der Strasse zu Mehrverkehr führen. Fehlende Netzredundanzen verschärfen die schwierige Situation und sorgen zusätzlich für Behinderungen bei Instandsetzungsarbeiten. Der mangelnde Ausbau der Strassenkapazitäten in der Vergangenheit bedroht die Erreichbarkeit des zweitgrössten Wirtschaftsraums der Schweiz bereits heute. In der Nordwestschweiz muss aus diesem Grund dringend in ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz investiert werden. Für die notwendigen Kapazitätserweiterungen in der Region Basel ist das STEP Nationalstrassen mit dem Ausbauschnitt 2023 von grosser Wichtigkeit.

Nationalstrasse 18 – eine Verbindungsachse von nationaler Bedeutung und hohem Problemdruck

Die N18 verbindet als Teil des nationalen Strassennetzes den Grossraum Basel mit dem Arc lémanique und schliesst das prosperierende Laufental sowie den Kantonshauptort Delémont ans Hochleistungsstrassennetz an. Sie ermöglicht somit auch die Zusammenarbeit im *Regionalen Innovationssystem (RIS) Basel-Jura* – also den regionalen Austausch zwischen Unternehmen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie der öffentlichen Hand zur Verbesserung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit in der Region.

Jedoch nimmt die Verkehrsbelastung auf der N18 konstant zu. So ist beispielsweise der Durchgangsverkehr am Angenstein in den letzten Jahren markant angestiegen (+ 306 Prozent seit 1980). Dies führte dazu, dass die N18 im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen aufwies. Das starke regionale Bevölkerungswachstum zählt dabei zu den Haupttreibern dieser Entwicklung. So ist die Bevölkerung im Baselbieter Laufental seit 1981 um 46 Prozent gewachsen. Eine Kehrtwende dieser Entwicklung ist nicht zu erwarten. Dies zeigen auch die verschiedenen Entwicklungskonzepte der Gemeinden.¹ Die Stauproblematik am Knoten Angenstein, wo Transit- und Lokalverkehr zusammenstossen, sowie die Lärm- und Sicherheitsprobleme bei den Ortsdurchfahrten in Laufen und Zwingen werden sich also weiter akzentuieren.

Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Stautunden, sondern geht ebenfalls mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher. In den Jahren von 2016 bis 2020 kam es am Angenstein zu insgesamt 24 Autounfällen, wobei 11 Menschen verletzt wurden.² Auch für den Langsamverkehr, der ein wichtiges und nicht zu vernachlässigendes Element entlang der N18 darstellt, existiert aufgrund der Strassenkonfiguration und der hohen Verkehrsbelastung ein erhebliches Sicherheitsdefizit. Weiter gilt es ebenfalls die Herausforderungen auf dem jurassischen Streckenabschnitt zu lösen. Die Streckenführung durch das Zentrum von Delémont ist städtebaulich ungünstig. Mit der geforderten Verlegung der N18 soll daher neues Entwicklungspotenzial ermöglicht werden. Dies bei einer gleichzeitigen Optimierung der Strassenverkehrssicherheit und einer Reduktion der Lärmbelastung für die Stadtbewohner.

Ein Ausbau der N18 wäre auch vor dem Hintergrund der Schaffung einer leistungsfähigen Redundanz im nationalen Schnellstrassennetz von hoher Bedeutung. So kann die N18 bei Überlastungen oder Verkehrsunfällen auf der A2 zur Entlastungs- oder Ersatzroute zwischen der Westschweiz und dem Raum Basel dienen. Ansätze zur Behebung der Engpässe, beispielsweise in Form des Muggenbergtunnels und einer Umfahrungsstrasse für Laufen und Zwingen existieren seit vielen Jahren, wurden jedoch bis heute nicht realisiert.

Unsere Forderungen: Korridorstudie, Aufnahme ins STEP und Zuweisung zu einem Realisierungshorizont

Anfang des Jahres 2020 ist die bisherige Hauptstrasse 18 als NEB-Strecke in die Verantwortung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) übergegangen. Die Kantone Jura und Basel-Landschaft haben dem Bund im Zuge dessen drei kantonale Vorhaben überreicht:

¹ Verkehrserhebung Basel-Landschaft (mehrere Jahre)

ASTRA (2021): Statistik Verkehrsentwicklung und Verkehrsfluss 2020

Bundesamt für Statistik (1981-2010 Statistik des jährlichen Bevölkerungsstandes (ESPOP), ab 2011 Statistik der Bevölkerung und der Haushalte (STATPOP))

Wüest & Partner AG; Bundesamt für Statistik (2035 Bevölkerungsperspektive Kanton Solothurn)

Raumplanung Holzemer GmbH, ecoptima AG, Rudolf Keller & Partner Verkehringenieure AG (2015), Zukunftsbild Region Laufental/ Thierstein. (2035 Bevölkerungsprognose Laufental)

² ASTRA/Kantone 2021

Die Umfahrung Delémont (JU), die Umfahrung Laufen – Zwingen (BL) sowie den Muggenbergstunnel (BL) mit dem Knoten Angenstein.

Mit dem nun aufgelegten STEP Nationalstrassen bestünde die Chance, die beschriebenen Probleme auf der N18 anzugehen und die Projekte umzusetzen. Die Vorlage verzichtet jedoch darauf, die Projekte entlang der N18 ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen. Der Bund will stattdessen eine Korridorstudie durchführen, um den «Fächer für die Ansätze zur Lösung der bestehenden Probleme noch einmal umfassend aus gesamtverkehrlicher Optik zu öffnen».

Die Durchführung einer Korridorstudie wird begrüsst

Das Komitee N18 begrüsst grundsätzlich die Durchführung einer Korridorstudie. So können die Projekte, welche einen unterschiedlichen Planungsstand aufweisen, gesamtheitlich betrachtet und untereinander abgestimmt werden. Auch eine umfassende Abstimmung nach raumplanerischen und siedlungspolitischen Gesichtspunkten unter Einbezug der Kantone, der Gemeinden, der Bevölkerung und der Wirtschaftsverbände sowie eine Beurteilung der Berücksichtigung der übergeordneten Strategien und Konzepte sind als sinnvoll zu erachten.

Da der Problemdruck hoch ist und das ungenutzte Verstreichen der Zeit volkswirtschaftliche Kosten verursacht, fordert das Komitee N18 eine rasche Durchführung der Korridorstudie. Dank des Umstandes, dass bei einigen Projekten bereits umfangreiche Studien vorhanden sind und verschiedenste Varianten geprüft wurden, muss diese Arbeit nicht mehr von Grund auf begonnen werden. Das ASTRA kann dabei auf die Unterstützung verschiedener Akteure wie etwa der Kantone, des Komitee N18 sowie der Handelskammer beider Basel und des Aggloprogramms Basel zählen. Diese sollen vom ASTRA eng in die Arbeiten miteinbezogen werden – beispielsweise im Rahmen einer Begleitgruppe. Für die Durchführung der Korridorstudie soll eine effiziente und handlungsfähige Projektorganisation aufgestellt werden, die den Umfang und Inhalt der Studie beschliesst und rasch eine konkrete Timeline erstellt. Die Arbeiten dazu sollen unverzüglich in Angriff genommen werden und bis spätestens 2023 abgeschlossen werden. Inhaltlich soll in den Analysen der Korridorstudie ebenfalls der Langsamverkehr, der wie oben beschrieben erhebliche Sicherheitsdefizite aufweist, mitberücksichtigt werden.

- *Das Komitee N18 begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Wir fordern jedoch eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Studie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Das Komitee N18 soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.*

Aufnahme ins STEP und Zuweisung zu einem konkreten Realisierungshorizont

Neben der Durchführung einer Korridorstudie fordert das Komitee N18 auch die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP Nationalstrassen und die Zuweisung der einzelnen Projekte zum Realisierungshorizont 2030 beziehungsweise 2040. Es soll zudem abhängig von den Resultaten der Korridorstudie das Ziel sein, dass Projekte in den Ausbauschnitt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden. Unsere Forderungen basieren unter anderem auf den folgenden Argumenten:

Es besteht ein **klarer politischer Wille** in der Region zum Ausbau dieser Verkehrsachse. Dies zeigt sich aufgrund der Mehrheiten für verschiedene politische Vorstösse zu diesem Thema. Beispiele sind etwa das Postulat Blatter (Landrat BL; 2019/244) oder der Anzug Haller (Grosser Rat BS; 18.5358). Eine klare Willensäusserung bedeutet auch die Annahme der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» (60.04 Prozent Ja-Stimmen) im September 2020. Das ASTRA bestreitet den Handlungsbedarf auf der N18 indes nicht. Mit dem vorgeschlagenen Vorgehen steht das Projekt jedoch wieder auf Feld 1. Vor dem Hintergrund der gravierenden Probleme ist es inkonsequent, **keine konkretere Perspektive** aufzuzeigen. Eine solche wäre für die betroffene Bevölkerung entscheidend.

Die Projekte entlang der N18 **erfüllen viele vom ASTRA vorgegebenen Auswahlkriterien**. So würde ein Ausbau der N18 wie oben ausgeführt zur Schaffung nötiger Netzredundanzen, der Behebung gravierender Engpässe und von schwerwiegenden Verträglichkeitsproblemen, der Ermöglichung städtebaulicher Aufwertungen sowie der Berücksichtigung der Bedürfnisse des nationalen Verkehrs beitragen. Wir betonen insbesondere auch den einzigartigen Charakter der N18, die **vier Kantone** und **zwei Sprachregionen** miteinander verbindet und dadurch einen wichtigen Beitrag für die **nationale Kohäsion** und die Verbindung der Sprachgemeinschaften in der Schweiz leistet. Zusätzlich konkurrenziert ein allfälliger Strassenausbau keineswegs eine Kapazitätserweiterung des öffentlichen Verkehrs, welche mit dem Doppelspurausbau im Laufental für den Halbstundentakt auf der Linie Biel–Delémont–Basel bereits geplant ist. Die genannten Aspekte scheinen **in der Beurteilung nicht ausreichend berücksichtigt** zu werden. Gerade die Kategorisierung als Projekt mittleren Problemdrucks sollte – in erster Linie angesichts des zweithöchsten Stauaufkommens der Schweiz – in Frage gestellt werden. Die oben ausgeführten **gravierenden Sicherheitsdefizite** entlang der N18 verleihen einem raschen Ausbau zudem eine besondere Dringlichkeit. Gleichzeitig wirft die **Priorisierung** der NEB-Projekte teils Fragen auf. So ist es etwa nicht ersichtlich, wieso andere Projekte mit «mittlerem Problemdruck» oder offener Linienführung ins STEP aufgenommen werden, nicht aber die N18.

- *Das Komitee N18 fordert die Aufnahme der N18-Engpässe STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.*
- *Es soll angestrebt werden, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbauschnitt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden.*

Fazit

Die Erreichbarkeit des Standorts stellt im nationalen und internationalen Wettbewerb einen in seiner Bedeutung zunehmenden Faktor dar. Das Komitee N18 teilt daher die Auffassung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend angezeigt ist, und unterstützt die Vorlage in ihren Grundzügen ausdrücklich. Insbesondere begrüssen wir die rasche Durchführung einer Korridorstudie zur Klärung der offenen Fragen der Projekte entlang der N18. Das Komitee N18 fordert jedoch zusätzlich verbindlichere Signale seitens des Bundes, dass er gewillt ist, die gravierenden Engpässe und Sicherheitsdefizite auf der N18 zu beheben.

Komitee zum Schutz des Seerückens

8280 Kreuzlingen

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Kreuzlingen, 19.4.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit an dieser Vernehmlassung teilzunehmen. Seit 30 Jahren setzt sich das Seerückenkomitee mit rund 400 Mitgliedern zur Erhaltung der schützenswerten Landschaft auf dem östlichen Seerücken ein.

Die Prioritäten, die im STEP Bericht gesetzt werden, sind verständlich und aus unserer Sicht richtig: Werterhalt des Nationalstrassennetzes, Sanierung der Engpässe mit den häufigsten Stautunden. Die Beurteilungskriterien, nach denen Projekte eingeteilt werden, sind nachvollziehbar. In unserer Stellungnahme äussern wir uns hauptsächlich zum Thurgauer BTS Projekt (Bodensee-Thurtal-Strasse) bei dessen Realisierung das kantonale OLS (Oberlandstrasse) Projekt ebenfalls ausgeführt werden soll.

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?*
 -

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 unweigerlich. 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, bzw jene, die dringlich sind (Engpässe, 30 230 Stautunden 2019)
5. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten 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 genannten Beurteilungskriterien 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 umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel.

Kosten-Nutzen-Verhältnis: In der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 veranschlagte der Regierungsrat TG die Kosten auf 800 Millionen Franken, 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 auf 1.65 Mrd Franken für eine zweisepurige, nicht richtungsgetrennte Strasse von 33 km Länge. Auch diese Zahl ist wohl nur eine aktuelle Kostenschätzung. Beim konkreten Bau ist mit einer weiteren Kostensteigerung zu rechnen.

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 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 Der Vergleich mit gesamtschweizerischen DTV-Zahlen dokumentiert 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 vom 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 ist die Luft- und Lärmbelastung. Für die Verfechter einer BTS ist diese Strasse das 'grösste Lärmschutzprojekt'. Mit lokalen Massnahmen wie Schallschutz, kleinen Umfahrungen und insbesondere mit Temporeduktion lässt sich Lärm günstig reduzieren, nicht aber mit einer Hochleistungsstrasse mit Tempo 100 km/h. Da werden Lärm- und Luftbelastung trotz künftiger Elektrifizierung des MIV zunehmen.
- **Sicherheit:** Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse ist die Verkehrssicherheit. Die BTS ist als zweispurige, nicht richtungsgetrennte Strasse über weite Strecken mit Tempo 100 Km/h vorgesehen. Die Hochleistungsstrasse 'zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100' hat sich nicht bewährt. Nicht die Unfall-Häufigkeit ist das Problem; es geht um die Unfallschwere. Frontale Kollisionen mit Tempo 100 sind bekanntlich ungleich gravierender als solchemit 50 oder auch 80 Km/h.

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 Schildbürgerstreich, denn «*der Thurgau verzichtet, zur Freude anderer Kantone, auf Bundesgelder.*» (zB Oberthurgauer Nachrichten, 9.8.12) So sehen regionale Partikularinteressen 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, die Oberlandstrasse; kantonaler 'Zwilling' der BTS – finanziert werden sollen. 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).

- 2017 verankerte der TG Souverän mit 80.6% JA Stimmen den **Kulturlandschutz** in die Verfassung. Man darf auch klüger werden.

Regierungsrat und Pro BTS Kreise bleiben uneinsichtig und drängen auf eine baldige Realisierung und werden das kantonale Projekt OLS zeitgleich umsetzen wollen. Damit werden auf dem östlichen Seerücken zusätzlich bis 40 ha wertvolles Kulturland in Landschaftschutzzonen und Fruchtfolgefleichen zerschnitten und vernichtet.

Mit freundlichen Grüßen Vorstand Seerückenkomitee

Walo Abegglen, Kreuzlingen Franziska Dürst, Altnau Adrian Heeb, Kreuzlingen

Walter Lang, Kreuzlingen Rainer Schittenhelm, Kreuzlingen Beat Vonderwahl, Landschlacht





Fédération des
Entreprises
Romandes

FER Genève - FPE Bulle - UPCF Fribourg
FER Arcju - FER Neuchâtel - FER Valais

netzplanung@astra.admin.ch

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)

Madame Simonetta Sommaruga,
Conseillère fédérale

Genève, le 6 mai 2022
RR/3248 – FER No 19-2022

Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024 à 2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons pris connaissance avec intérêt de l'objet mis en consultation et vous faisons parvenir ci-dessous notre prise de position sous la forme de réponses au questionnaire, ainsi que soumis par votre département :

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

Oui, la FER approuve les grandes lignes de ce projet nécessaire pour éviter la saturation du réseau autoroutier suisse. Il nous paraît également en phase avec les préoccupations environnementales et les réponses à y apporter.

2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

La FER constate que les projets prioritaires sont alémaniques. Sans remettre en doute la priorisation opérée, notre Fédération relève l'importance d'une desserte de qualité en Suisse romande également, notamment dans la région lémanique, qui constitue l'une des régions économiques les plus dynamiques de Suisse et qui est caractérisée par des surcharges de trafic endémique.

A ce titre, elle souligne avec satisfaction que les besoins en matière d'aménagement de l'autoroute de contournement sur le tronçon Perly-Nyon ont été pris en compte, avec une enveloppe de 2 milliards dédiées à son élargissement à l'horizon 2030. Il s'agira ensuite de s'occuper de la partie Est de cet ouvrage (traversée du Lac), que le rapport explicatif mentionne.

Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027

3. La hauteur du plafond de dépenses demandé pour les routes nationales sur la période 2024–2027 est-elle réaliste ?

Oui, il semble réaliste. Toutefois, nous relayons la demande de plusieurs cantons romands, qui souhaitent qu'un montant annuel additionnel soit prévu pour les coûts de recherche et de normalisation dans le domaine de la circulation routière (mise à disposition gratuite des normes).

Programme de développement stratégique des routes nationales

4. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?

Oui

5. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023 ?

Elle paraît correspondre aux attentes et besoins exprimés et peut donc être soutenue.

Autres remarques

6. Quelles autres remarques souhaitez-vous formuler sur le projet mis en consultation ?

D'une manière générale, la voix des cantons semble avoir été entendue, avec une collaboration constructive entre autorités fédérales et cantonales. Nous formulons le vœu que cette coopération puisse se poursuivre dans les meilleures conditions pour les années à venir.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre haute considération.



Blaise Matthey
Secrétaire général



Stéphanie Ruegsegger
Directrice Politique générale
FER Genève

La Fédération des Entreprises Romandes en bref

Fondée le 30 juillet 1947 à Morat, son siège est à Genève. Elle réunit six associations patronales interprofessionnelles cantonales (GE, FR, NE, JU, VS), représentant la quasi-totalité des cantons romands. La FER comprend plus de 46'000 membres.

Stellungnahme der Lärmliga betreffend:

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

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Stellungnahme der Lärmliga

1. *Ja, mit der wesentlichen Einschränkung der nachfolgend dargelegten zu wenig umfassenden und wirksamen Berücksichtigung des Lärmschutzes.*
2. *Die negativen Auswirkungen auf die zukünftigen Lärmemissionen werden insbesondere im Hinblick auf die gesundheitsschädlichen Folgen zu wenig gewürdigt. Sie erfordern eine explizite Nennung in Form von grundsätzlich zu berücksichtigenden Anforderungen an den zukünftigen Ausbau des Nationalstrassennetzes wie auch von temporären Massnahmen bis zu oder während Sanierungen, um besonders betroffene Bevölkerungsgruppen angemessen und bestmöglich zu schützen.*

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?

Stellungnahme der Lärmliga

- *keine Bemerkungen*

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Stellungnahme der Lärmliga

- *keine Bemerkungen*

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Stellungnahme der Lärmliga

Neben der Feststellung, dass der Aspekt der Gesundheitsgefährdung durch Lärmemissionen für einen grossen Teil der Bevölkerung zu wenig gewichtet wird, sind folgende Sachverhalte angemessen zu berücksichtigen:

- 1. Lärmbekämpfung und -sanierung ist, wie auf S. 10 des Berichts erwähnt, eine Daueraufgabe geworden. Mit der stetigen Verkehrszunahme und aufgrund der Siedlungsentwicklung kann eine Verbesserung der Situation von Betroffene langfristig nur erzielt werden, wenn im Rahmen des Strassenunterhalts und Ausbaus flankierende Massnahmen wie Temporeduktionen geprüft werden.*
- 2. Im Sinne einer einfachen und schnell wirksamen Massnahme sollten Temporeduktionen bis zu einer Sanierung angeordnet werden können, um in naturgemäss aufgrund der altersbedingt hervorgerufenen emissionsintensiven Infrastruktur besonders betroffenen angrenzenden (Wohn-)gebieten eine Verminderung der Lärmbelastung zu erzielen.*

Zürich, 30. April 2022

Mendrisio, 30 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021/217

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Egregi signori,

di seguito proponiamo le nostre risposte alle domande concernenti il progetto sopra citato, con particolare riferimento a quanto previsto nel Cantone Ticino, segnatamente nel Sottoceneri, una delle regioni svizzere tra le più inquinate.

Il progetto PoLuMe è valutato negativamente e chiediamo che sia stralciato.

Con i migliori saluti.

Lista civica per Mendrisio

Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. *Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?*

Siamo contrari, in generale, agli ampliamenti delle strade nazionali poiché la crescita continua del volume di traffico («*le previsioni del DATEC confermano la tendenza al rialzo: entro il 2040 il traffico motorizzato crescerà del 18% e quello merci del 33% [!] rispetto al 2010*», p. 11 del Rapporto esplicativo-RE), non può essere risolta con un parallelo continuo ampliamento della rete delle strade nazionali: il consumo di suolo (con tutte le conseguenze che esso comporta) deve trovare un limite poiché vi è il dovere, da parte dell'Autorità federale, di applicare l'art. 2 cpv. 4 della Costituzione federale che così recita: «si impegna per la conservazione duratura delle basi naturali della vita».

Pertanto prioritari obiettivi ambientali (biodiversità, protezione del suolo, delle acque e dell'aria), di tutela del paesaggio e di protezione del clima impongono un cambiamento di prospettiva.

La Strategia Suolo, la Strategia Biodiversità Svizzera e la Strategia climatica 2050 devono essere applicate dando loro la priorità. Altri obiettivi, come la fluidificazione del traffico, riteniamo essere assolutamente secondari e contingenti all'attuale organizzazione sociale.

In particolare, i cambiamenti climatici che stanno iniziando a mostrare conseguenze nefaste anche sul territorio svizzero (siccità, aumento della temperatura, scioglimento dei ghiacciai, franamenti, venti tempestosi, impatto sulla vegetazione, aumento degli agenti patogeni esogeni ecc.) devono imporre un cambiamento delle priorità negli investimenti e una drastica riduzione del consumo di suolo nonché la preservazione delle terre agricole e delle acque di superficie e di profondità.

Per quanto riguarda la manutenzione delle strade nazionali non si è evidentemente contrari.

In dettaglio, come diremo in seguito riteniamo che vi siano progetti da stralciare.

2. *A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?*

Sì: in generale tutti gli aspetti di impatto ambientale, che risultano essere negativi, sono "liquidati" senza una reale ponderazione degli interessi (imposta dall'art. 3 OPT¹) poiché i tecnici dell'Ufficio federale delle strade (USTRA) danno la priorità alla soluzione dei problemi di congestionamento del traffico. Tale obiettivo prioritario per

¹ [Art. 3 Ponderazione degli interessi](#)

¹ Se dispongono di margini d'azione nell'adempimento e coordinamento dei compiti d'incidenza territoriale, le autorità ponderano i diversi interessi. In tale contesto:

- verificano gli interessi in causa;
- valutano gli interessi verificati considerandone in particolare la compatibilità con lo sviluppo territoriale auspicato e con le implicazioni possibili;
- tengono conto di tali interessi nel migliore modo possibile, sulla base della loro valutazione.

² Nella motivazione delle decisioni esse presentano la ponderazione degli interessi.

l'USTRA comporta necessariamente la subordinazione di altri obiettivi – segnatamente quelli ambientali (biodiversità, protezione del suolo, delle acque e dell'aria), di tutela del paesaggio e di protezione del clima – che riteniamo, alla luce di quanto indicato al punto 1, essere invece gerarchicamente superiori.

Nel Rapporto esplicativo si può leggere:

«Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra. Esiste tuttavia l'impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse. Per quanto riguarda i restanti conflitti di obiettivi, questi vengono affrontati per tempo durante le fasi di pianificazione, soppesando i vari interessi. Le capacità delle infrastrutture esistenti vengono utilizzate nella maniera ottimale, sfruttando al massimo sinergie e complementarità fra i sistemi di trasporto prima di investire nel loro potenziamento» [RE, p. 16].

«Ripercussioni per l'ambiente I finanziamenti richiesti dal Consiglio federale forniscono un importante contributo al decongestionamento della rete stradale secondaria e alla valorizzazione urbanistica delle aree residenziali, consentendo l'adozione di ulteriori misure per la qualità della vita e dell'ambiente. D'altro canto gli interventi di sistemazione e i progetti di ampliamento hanno conseguenze negative per l'ambiente sotto diversi punti di vista. Oltre a tali considerazioni, generalmente valide, occorre tenere presenti i seguenti aspetti: - le misure per l'esercizio e la manutenzione della rete intendono preservare e migliorare la qualità delle infrastrutture di trasporto esistenti senza aumentarne la capacità. Non si prevedono dunque particolari impatti ambientali;

- l'effetto sull'ambiente degli interventi di adeguamento è invece variabile: mentre misure antirumore, sistemi di filtraggio delle acque meteoriche e risanamenti di corridoi faunistici hanno un impatto positivo, misure come la corsia dinamica o sistemi di gestione del traffico possono ridurre le code30, ma anche aumentare traffico ed emissioni inquinanti;

- i progetti della Fase di potenziamento 2023 hanno un impatto negativo sull'ambiente a causa dell'impermeabilizzazione del suolo, sulle falde freatiche e sul paesaggio, oltre alle maggiori emissioni inquinanti e di gas serra, nonché al superiore consumo di energia dovuti all'aumento di capacità stradale (cfr. punto 2.3.8.2). La riduzione delle code e dell'inquinamento acustico ha un impatto positivo sulla popolazione;

– alcuni singoli progetti possono contribuire a ridurre l'impatto territoriale e ambientale grazie all'allacciamento dell'infrastruttura stradale nazionale ad altre reti infrastrutturali (ad es. elettriche)» [RE, p. 64].

Da quanto riportato sopra è evidente che manca totalmente una seria ponderazione degli interessi, quindi vi è una violazione della legge federale.

3. *Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?*

Lo riteniamo sbagliato alla luce delle risposte ai punti 1 e 2.

4. *Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?*

Lo riteniamo sbagliato alla luce delle risposte ai punti 1 e 2.

5. *Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?*

Lo riteniamo sbagliato alla luce delle risposte ai punti 1 e 2.

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

Sì.

Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Non si contestano i lavori di manutenzione.

Si contesta il potenziamento della rete autostradale A2 su questo tratto, secondo il progetto che è stato anticipato al 2030 (precedentemente era previsto nel 2040) e ampliato con un aumento dei costi dell'ordine del 10%, per i seguenti motivi.

1. Il progetto nel contesto regionale: Mendrisiotto e Luganese due regioni tra le più inquinate della Svizzera

Nel Rapporto esplicativo viene presentato il progetto in modo erroneo poiché si indica «*allargamento delle due canne della galleria di Maroggia*» (RE, p. 120) mentre in realtà, come si può leggere sul sito dell'USTRA, il progetto prevede «*la costruzione di due nuove gallerie autostradali a due corsie più corsia di emergenza, [...] per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia [...]*». Non è inoltre menzionato l'allargamento a tre corsie delle gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord.

Il Luganese e il Mendrisiotto sono le due regioni più inquinate della Svizzera, con l'esposizione della popolazione a valori oltre la soglia legale di numerosi inquinanti dell'aria. Vi è quindi una grave inadempienza del Consiglio Federale nella risoluzione di questi problemi che saranno aggravati dall'aumento di traffico conseguente alla costruzione della seconda galleria autostradale del San Gottardo.

Il PoLuMe, se realizzato, potenzierà il collegamento autostradale del Sottoceneri: potenziare equivale ad aumentare le capacità di transito, secondo la definizione usata nel *Rapporto esplicativo* del 26.1.2022 dell'USTRA.

I tecnici dell'USTRA per tentare di risolvere il problema del traffico causato dai lavoratori pendolari – problema che colpisce tutti i principali centri urbani della Svizzera – e favorire la fluidificazione del traffico transfrontaliero (come indicato nel RE) seguono la prospettiva vecchia di decenni, che risponde alla logica di un aumento quantitativo infinito della rete autostradale: tale prospettiva, che collima con gli obblighi costituzionali e legislativi indicati nella risposta alla domanda 1, porterà ancora più traffico e quindi inquinamento in una regione tra le più inquinate d'Europa.

Il problema del traffico automobilistico e delle colonne durante le due-tre ore di punta al mattino e altrettante alla sera non si risolve con simili opere costosissime e con devastanti impatti ambientali e per la popolazione.

2. opposizione degli abitanti del Mendrisiotto

L'opposizione della popolazione e delle autorità politiche al progetto si è manifestata ormai da mesi e sta aumentando con prese di posizione di cittadini, Consigli comunali e Municipi.

3. misure alternative

Devono essere potenziate tutte le misure alternative per ridurre il traffico durante le ore di punta: il trasporto aziendale, le auto condivise, i posteggi alle frontiere da incentivare anche con vantaggi finanziari.

4. previsioni di traffico

I dati statistici e di previsione del traffico su cui si fonda il progetto non sono realistici e quindi non possono costituire fondamento per un progetto di ampliamento.

A seguito della pandemia Covid-19 la situazione si è modificata. Si deve quindi effettuare la misurazione del traffico e aggiornare i dati.

Per quanto precede invitiamo il Consiglio Federale a stralciare il progetto elaborato dai tecnici dell'USTRA.

Con i migliori saluti.

Lista civica Per Mendrisio

Bivio, den 21. April 2022

Bundesamt für Strassen

3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Vernehmlassung

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Verein Pro Bivio setzt sich für die Interessen der Bevölkerung und Gäste in Bivio ein. Pro Bivio hatte auch im Februar 2020 eine Petition mit ca. 1000 Unterschriften für eine Umfahrung – gemäss Umfahrungsprojekt im kommunalen räumlichen Leitbild sowie im Generellen Erschliessungsplan – eingereicht. Aus diesem Grunde nehmen wir gerne zur Vernehmlassung wie folgt Stellung:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir nehmen lediglich Stellung zur Umfahrung Bivio: Gemäss Vorlage gehört dieses Projekt zu den Strecken, wo «der Bund den Variantenfächer in den kommenden Jahren noch einmal öffnen und nach den am besten geeigneten Lösungen suchen» wird. Diese Aussage stösst auf Unverständnis, denn im 2004 wurde bereits ein Projekt aufgelegt, um den Strassenengpass im Dorf zu beseitigen. Dieses Projekt wurde sowohl an der Urne verworfen als auch durch Einsprachen bekämpft. Es wären wertvolle Baubsubstanz im Dorfkern geopfert und das Dorf definitiv entzweit worden. Unseres Erachtens gibt es also keine andere Varianten als diejenige des Umfahrungstunnels.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Unseres Erachtens wird der touristischen Aufwertungsmöglichkeit in einer intakten schönen Bergwelt, wie sie in Bivio vorzufinden ist, zu wenig Rechnung getragen. Eine Umfahrung des Dorfes, wie sie im Generellen Erschliessungsplan festgelegt ist, ist ein Potential für die weitere Entwicklung des Dorfes für den nachhaltigen Tourismus:

- Da die Gehdistanzen im Dorf so kurz sind, könnte sich das Dorf zu einer autofreien Destination entwickeln. Ohne Umfahrungstunnel, wie im Generellen Erschliessungsplan vorgesehen, ist eine Weiterentwicklung in diese Richtung nicht mehr möglich.

- Der Langsamverkehr bzw. Velofahrer und Mountainbiker haben heute bei der Durchfahrt keine Ausweichmöglichkeiten und müssen gemeinsam mit dem Autoverkehr die Nationalstrasse Bivio befahren. Bei einem Umfahrungstunnel erhält der Langsamverkehr eine gefahrlose und attraktive Durchfahrts- und Etappenmöglichkeit.

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?

Dazu nehmen wir keine Stellung.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Dazu nehmen wir keine Stellung.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

S. oben: Wir sind auch der Ansicht, dass die Agglomerationen zu stark berücksichtigt wurden und das Entwicklungspotential von Randregionen – welches in den letzten 2 Jahren stark bemerkbar war - zu wenig berücksichtigt wurde.

Die Planungsphase für die Umfahrung von Bivio dürfte aufgrund aktueller Grundlagen – kommunales räumliches Leitbild und genereller Erschliessungsplan – relativ einfach sein. Es ist daher aus unserer Sicht und auch aufgrund der oben erwähnten Gründe folgende Aussage für Bivio nicht nachvollziehbar: «Der durchlaufene Planungsprozess und der Stand der vorliegenden Unterlagen lassen keine abschliessende Beurteilung des kantonalen Vorhabens zu. Der Bundesrat sieht deshalb davon ab, das Vorhaben in der vorliegenden Form ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen. Er anerkennt aber die Problemstellung; diese ist im Rahmen separater Studien anzugehen» (s. Seite 42 STEP Erläuternder Bericht).

Unseres Erachtens soll die Umfahrung Bivio dem Realisierungshorizont 2030 zugeordnet werden und rasch in den nächsten Ausbauschnitt geführt werden.

Weitere Bemerkungen

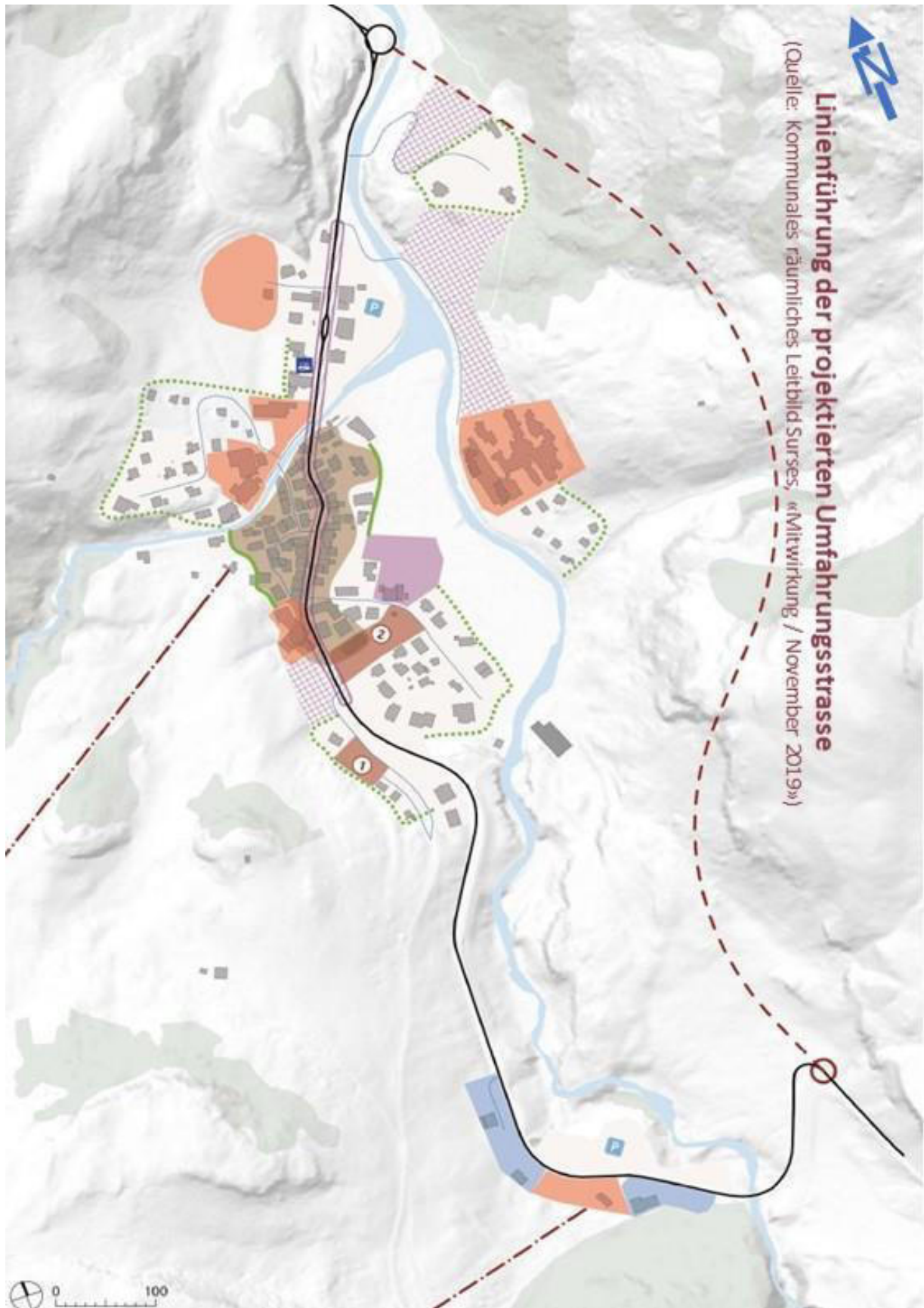
6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine weiteren Bemerkungen.

Marc Uffer, Präsident
(078 914 27 71)

Martina Lanz (Hotel Post), Vorstand
(081 659 10 00)

Beilage (S. 3/3): Umfahrungsprojekt gemäss dem kommunalen räumlichen Leitbild der Gemeinde Sursee sowie gemäss dem generellen Erschliessungsplan der Gemeinde (s. auch www.geogr.ch)



Pro Natura Thurgau
Hofplatz 4
9220 Bischofszell

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Bischofszell/Münchwilen, 4. Februar 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Pro Natura Thurgau bedankt sich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Als Thurgauer Umweltverband mit dem statuarischen Zweck des Natur- und Landschaftsschutzes stehen wir Strassenbauvorhaben im Thurgau kritisch gegenüber; insbesondere dann, wenn sie unangemessen sind, zu viel Boden verbrauchen und die Landschaft beeinträchtigen. Deshalb ist der Schwerpunkt dieser Stellungnahme unsere Haltung zur **Bodensee-Thurtal-Strasse** .

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
 - Die Grundlagen, auf denen die Beschlüsse zum Unterhalt, zum Ausbauschritt 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, bzw jene, die dringlich sind (Engpässe, 30 230 Stautunden 2019)
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten 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 umweltpolitischen 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 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."*

- 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 örtlichen Umfahrungen oder Schallschutzmassnahmen.

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 der über weite Strecken Tempo 100 vorgesehen ist – was ja wiederum eine höhere Lärmbelastung zur Folge hätte.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Verkehrssicherheit. Die BTS ist als zweispurige, nicht richtungsgetrennte Strasse, grossenteils mit Tempo 100 vorgesehen. Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Nicht die Unfall-Häufigkeit ist das Problem; es geht um die Unfallschwere. Und dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

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 Schildbürgerstreich, 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 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.

Mit freundlichen Grüssen

Toni Kappeler

Präsident Pro Natura Thurgau

Markus Bürgisser

Geschäftsführer Pro Natura Thurgau

Via email a:
netzplanung@astra.admin.ch

Bellinzona, 28 aprile 2022
Telefono: 091 835 57 67
serena.britos@pronatura.ch

Procedura di consultazione 2021/127 - Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d’impegno e all’adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Gentile Signora, Egregio Signore,

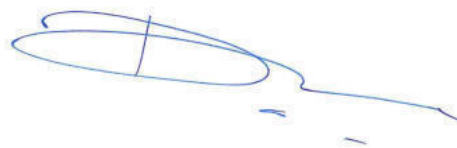
vi inoltriamo la presa di posizione di Pro natura Ticino sul Progetto in consultazione. La nostra Associazione, impegnata da sempre nella tutela della natura e dell’ambiente in generale, non può che guardare con grande preoccupazione al progetto in consultazione, in particolare per quanto riguarda il potenziamento della A2 (PoLuMe).

Ci auguriamo che questa consultazione porti ad una visione più lungimirante della politica dei trasporti e di tutte le politiche con incidenza territoriale e ambientale.

Distinti saluti, per Pro natura Ticino,



Serena Britos
Responsabile di Pro Natura Ticino



Daniel Ponti
Presidente di Pro Natura Ticino

In copia a:
Dipartimento del territorio
Commissione ambiente e territorio



Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d’impegno e all’adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali.

Aspetti generali del progetto

1. Siete d’accordo con i punti essenziali del progetto?

No, siamo contrari agli ampliamenti delle strade nazionali per motivi ambientali, di salute pubblica, di tutela del suolo e del paesaggio e di protezione del clima. Potenziare le strade per risolvere un problema di traffico rispecchia una visione novecentesca che non considera l’idea di “limite”. Chiediamo che anche la politica delle strade nazionali riveda i suoi paradigmi rendendoli compatibili e coerenti con le politiche climatiche, gli obiettivi di sostenibilità in genere e le esigenze di miglioramento della qualità di vita e della salute della popolazione che, nel Sottoceneri in particolare, è seriamente minacciata dal perenne superamento dei limiti di inquinanti nell’aria fissati dalla legge.

2. A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?

Sì:

- a.** A pag. 16 del Rapporto esplicativo si può leggere: *“Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra”* affermazioni che condividiamo; le generiche dichiarazioni di *“impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse”* è declamatorio;
- b.** Potenziare il traffico stradale nella situazione già insostenibile del Mendrisiotto è in conflitto con le disposizioni legali in materia di protezione dell’aria e di salute pubblica, con la politica energetica della Confederazione che va nella direzione di ridurre drasticamente le emissioni di Co2, con gli obiettivi di sviluppo sostenibile della Confederazione.

Limite di spesa 2024–2027 per l’esercizio, la manutenzione e la sistemazione intesa come interventi di adeguamento delle strade nazionali

3. Ritenete coerente l’ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?

Programma di sviluppo strategico strade nazionali

- 4. Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all’entità del progetto?**
- 5. Come valutate l’assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?**

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

a. Circonvallazione Stabio-Gaggiolo

Condividiamo l’archiviazione di questo progetto.

b. Progetto PoLuMe (Lugano sud- Mendrisio)

Pro natura Ticino ribadisce che un aumento di capacità della rete autostradale, come di fatto è questo progetto, porterà maggiore traffico alla regione più inquinata della Svizzera e sottrarrà ulteriori superfici verdi (bene già scarso nelle pianure).

Investimenti così ingenti (ca. 1.8 mia chf) richiedono una lungimiranza che il progetto, per sua natura (potenziamento del traffico privato), non ha; è necessario pensare con grande onestà e consapevolezza alle nuove generazioni e non limitarsi ad iniettare ingenti somme di denaro nell’economia del prossimo decennio.



Nationaler Verband für die
Interessen der Velofahrenden
Birkenweg 61 | CH-3013 Bern

Tel 031 318 54 11
info@pro-velo.ch | www.pro-velo.ch

Bundesamt für Strassen

netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 26. April 2022

Stellungnahme zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Vernehmlassung 2021/127)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu den obigen Vorlagen Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

Grundsätzlich sind die Pläne des Bundes zum weiteren Ausbau der Nationalstrassen völlig aus der Zeit gefallen. In Zeiten, in denen der Verkehr seine Emissionen zur Erreichung der Klima- und Umweltziele massiv reduzieren muss, ist ein Rückbau und kein Ausbau von Strassen für den Autoverkehr angebracht. Primär auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und ähnlicher Entwicklungen zu setzen, wie dies im Erläuternden Bericht zum Ausdruck gebracht wird, reicht bei Weitem nicht aus, um die Klima- und Umweltziele der Schweiz zu erreichen, schon gar nicht, wenn gleichzeitig die Kapazitäten für Autostrassen – wie in den Vorlagen vorgesehen – noch weiter erhöht werden.

Grundsätzlich liegt dem Ausbau der Nationalstrassen eine falsche Herangehensweise zugrunde: Aufgrund prognostizierten Mehrverkehrs werden Infrastrukturen ausgebaut, welche diesen Mehrverkehr zu einem Teil selbst induzieren, anstatt dass, wie aus Klima- und Umweltschutzgründen unbedingt angezeigt, alternative Massnahmen beschlossen werden, welche möglichem Mehrverkehr von Autos entgegenwirken.

Deshalb lehnen wir sämtliche Ausbaupläne der Nationalstrassen des Ausbauschritts 2023, welche über den Ausbau im Sinne von Anpassungen hinausgehen, ab. Wir bedanken uns für die Kenntnissnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

Pro Velo Schweiz

Christoph Merkli
Leiter Infrastruktur & Politik

Detaillierte Würdigung der Vorlage auf Basis des Fragebogens

Frage 1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, aus folgenden Gründen:

1. Wir lehnen alle Ausbauten im Sinne von Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes ab (Begründung siehe Antwort auf Frage 2).
2. Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse beschlossen worden sind, wie er nun in Vorlage 3 dem Parlament unterbreitet werden soll, lehnen wir aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen klar ab.

Wir fordern deshalb, den Verpflichtungskredit von Vorlage 3 entsprechend um 300 Mio. zu kürzen (dieser Betrag entspricht den Kosten „Projektierung und Landerwerb“, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 60) und Buchstabe b von Artikel 1 ersatzlos zu streichen.

3. Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbausritten aufzuführen. Grundsätzlich stellen wir uns gegen die Umnutzung von Pannestreifen mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung der Nationalstrassen.
4. Die im Erläuternden Bericht des Bundesrates aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz (Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Verträglichkeit und Biodiversität) und die dort aufgeführten Definitionen dieser Begriffe gehen zum Teil über die von Volk und Ständen beschlossene Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 21).

Die Ziele „Verfügbarkeit“ und „Leistungsfähigkeit“ lehnen wir in der im Erläuternden Bericht definierten Form aus folgenden Gründen klar ab:

- Gemäss Zweckartikel des NAF-Gesetzes dienen die Mittel des Fonds „der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.“ (Art. 2, Abs. 1 NAFG). Eine leistungsfähige Gesellschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind aber keine Synonyme.
- In Art. 83 der Bundesverfassung ist ausserdem von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer „täglichen und lückenlosen“ Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen. In Art. 83 der Verfassung ist von „ausreichendem“ Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Das Ziel des Wert- und Substanzerhaltes für Nationalstrassen ist völlig ausreichend. Einen Ausbau lehnen wir entschieden ab.
- Die Nationalstrassen-Ziele „Wert- und Substanzerhalt“, „Sicherheit“, „Wirtschaftlichkeit“, „Verträglichkeit“ und „Biodiversität“ unterstützen wir

hingegen und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel für das Nationalstrassennetz verstärkt auf diese Ziele auszurichten.

Frage 2) Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja.

Wir beurteilen den Erläuternden Bericht des Bundesrates als lückenhaft. Ein Denken in verschiedenen Szenarien fehlt. Anstelle von rein angebotsseitigen Ausführungen zur Deckung einer angeblichen Nachfrage ist der Bund in der Pflicht, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv zu beeinflussen, wie dies aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes dringend nötig ist.

Stattdessen wird im Erläuternden Bericht die Notwendigkeit der geplanten Ausbauten der Nationalstrassen mit den Prognosen der Verkehrsperspektiven des UVEK begründet, denen wiederum alle Erweiterungsprojekte der Realisierungshorizonte 2030 und 2040 des STEP Nationalstrassen als realisiert hinterlegt sind (Erläuternder Bericht, Seite 11, Fussnote 7). Dieses unsinnige tautologische Vorgehen lehnen wir ab.

Wir begrüssen grundsätzlich, dass im Erläuternden Bericht (Seite 58) auf die Prüfung von Carpool-Lanes als eine der Massnahmen zur „effizienteren Nutzung des Bestehenden“ verwiesen wird. Wir fordern aber diesbezüglich konkrete Massnahmen: wenn tatsächlich im Rahmen des STEP Nationalstrassen zusätzliche Autospuren gebaut werden – was wir ablehnen – sollen diese zusätzlichen Spuren im Hinblick auf einen möglichst klimafreundlichen zukünftigen Verkehr für Autos mit mehreren Insassen reserviert werden (vgl. beispielsweise Projekt BE N1: Wankdorf-Schönbühl).

Wir stellen ausserdem fest, dass wir bei vielen mit dem Nationalstrassenbau eng zusammenhängenden Politikfeldern mit einem nicht akzeptierbaren Zustand konfrontiert sind. Der Bund hat die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die von ihm beschlossenen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Die Nationalstrassenplanung muss aktiv so gestaltet werden, dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können, insbesondere

- müssen gemäss Klimastrategie des Bundesrates bis spätestens 2050 Netto Null Treibhausgase erreicht werden und für den Sektor des (Land-)Verkehrs ist dies schon deutlich vor 2050 notwendig
- muss der Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 gesenkt werden (Art. 3 EnG)
- muss das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik eingehalten werden, wonach die CO₂-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO₂-V)
- müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV eingehalten werden
- müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV eingehalten werden

- muss das aktuell gültige Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr (GVVG) eingehalten werden
- müssen die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (Reduktionsziel von minus 50 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990)

Schliesslich muss der Bund auch respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden (meist aufgrund von Volksentscheiden) sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierende Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium dieser Gemeinden verzichten. Dies gilt insbesondere für

- kommunale Ziele zum Modal-Split
- kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft
- kommunale Netto-Null-Ziele von Städten (z.B. Winterthur 2040)
- Übergänge Nationalstrassennetz zu städtischem/kantonaalem Netz (Knoten):
Respektierung der städtischen und kantonalen Bedürfnisse

Das Nationalstrassennetz soll ausschliesslich auf eine Art und Weise verändert werden, welche ein Minimum an Klima- und Umweltbelastung anstrebt. Eine das Verkehrsaufkommen reduzierende Nationalstrassenpolitik des Bundes ist deshalb dringend nötig.

Auch die im Zweckartikel des NAF-Gesetzes festgelegten Bestimmungen sind unserer Ansicht nach nur ungenügend erfüllt worden. Das Nationalstrassenfonds-Gesetz sagt, dass Gelder aus der Strassenkasse NAF nur unter folgenden Bedingungen ausgegeben werden dürfen:

- wenn eine Gesamtschau des Verkehrs vorliegt: Eine solche wurde beispielsweise in Bezug auf die Effekte des Ausbaus der Nationalstrassen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) im Erläuternden Bericht dargelegt. Allerdings ist es für uns widersinnig, dass diese Abwägung zum Schluss kommt, dass „Eine gewisse Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs durch die strassenseitige Verbesserung [...] nicht ausgeschlossen werden [kann]“ (Erläuternder Bericht, Seite 67f) und trotzdem an einem fortschreitenden Ausbau der Nationalstrassen festgehalten wird. Mit einem solchen Vorgehen kann die anzustrebende Modalsplitverschiebung weg vom Auto- und hin zu mehr ÖV-, Fuss- und Veloverkehr (FVV) nicht erreicht werden.
- wenn wirkungsvolle Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorgezogen werden: Hier sind aus unserer Sicht Massnahmen zur Verkehrsvermeidung wie beispielsweise die Attraktivitätssteigerung von Homeoffice oder die Streichung des Pendlerabzuges bei den Steuern einem Nationalstrassenausbau vorzuziehen.
- wenn der Schutz der Umwelt beachtet wird: Diesem Aspekt wird aus unserer Sicht klar zu wenig Rechnung getragen: So ist beispielsweise besonders stossend, dass die Spurerweiterung zwischen Wankdorf, Schönbühl und Kirchberg einen weiteren Flächenverbrauch zur Folge hat (Erläuternder Bericht, Seite 56).

- wenn die Erschliessung von Berggebiete oder Tourismusregionen verbessert wird: Dies scheint uns bei den aktuellen Ausbauprojekten in Basel, St Gallen, Bern und Schaffhausen nicht der Fall zu sein.

Frage 3) Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar

Wir unterstützen den Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, mit Ausnahme der Ausgaben für die Umnutzung von Pannestreifen (siehe Kommentar zu Frage 1). Insbesondere begrüssen wir die Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur, sowie Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung von Anwohnerinnen und Anwohner der Nationalstrassen.

Frage 4) Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

1. In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekten:
Ja, es sollen keine weiteren Projekte hinzugeführt werden.
2. In Bezug auf die vorgeschlagenen Projekte:
Nein, die Projektliste ist nicht vollständig sondern überladen (siehe Kommentare unten bei „Ausbauschritt 2023“ und „Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen“).

Frage 5) Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

1. Ausbauschritt 2023:
Siehe Kommentare zu den einzelnen Projekten unten.
2. Realisierungshorizonte:
Zu den Projekten die gemäss aktuellem Stand der Planung dem „Realisierungshorizont 2030: Weitere Ausbauschritte“, „Realisierungshorizont 2040“ oder den „Weiteren Realisierungshorizonten“ zugeordnet sind, werden wir uns grundsätzlich zu einem späteren Zeitpunkt äussern – spätestens wenn deren Planung hinreichend fortgeschritten ist, so dass Kredite notwendig werden. Ausnahmen siehe unter Punkt „Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen“ unten.
Des Weiteren unterstützen wir bei den beiden vorgesehenen Anpassungen des Netzbeschlusses im Raum Zürich (Vorlage 4) die ersatzlose Streichung des Abschnittes Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon). Hingegen lehnen wir die Ersetzung des Abschnittes N1 Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz durch Zürich (Hardturmsportplatz) – Zürich (Pfungstweidstrasse) ab.

Frage 6) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?
Keine.

Laufen, 22. April 2022

Per E-Mail an netzplanung@astra.admin.ch

Stellungnahme „Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 sowie Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen“

Sehr geehrter Damen und Herren

Die Promotion Laufental ist ein privatrechtlicher Verein, der sich für eine nachhaltige und harmonische Entwicklung des Bezirks Laufen als Wirtschaftsstandort, Kultur- und Wohnregion und Naherholungsgebiet einsetzt. Für das Laufental ist eine gute Verkehrsanbindung nach Basel unerlässlich und die täglichen Staumeldungen behindern die lokalen KMUs, die Einwohner und sind für den Ruf der Region nicht förderlich.

Die Promotion Laufental teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Von hoher Wichtigkeit für die Region ist insbesondere die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse 18. Die chronisch überlastete Verkehrsachse, welche die Region Delémont und das Laufental mit Basel verbindet, wies im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen auf. Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Staustunden, sondern geht auch mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher. Dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Korridorstudie durchführen möchte, ist deshalb begrüssenswert. Die Promotion Laufental fordert jedoch zusätzlich eine verbindliche Aufnahme der drei Engpässe (Angenstein, Laufen/Zwingen, Delémont) ins strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen).

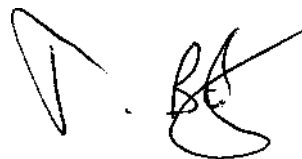
Die Promotion Laufental fordert

- eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Korridorstudie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Das Komitee N18, welchem auf die Promotion Laufental angehört, soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.
- die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.
- Die Aufnahme und somit die Finanzierung der N18-Engpässe in den STEP-Ausbau 2027

Freundliche Grüsse



Regina Weibel
Präsidentin Promotion Laufental



Thomas Boillat
Wirtschaftsförderer Laufental
Schwarzbubenland



Herisau, 28. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme des Quartiervereins Säge-Herisau

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der Vorstand des Quartiervereins Säge Herisau hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein. Der Quartierverein Säge-Herisau ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Der **Quartierverein Säge-Herisau** vertritt die direkt betroffenen Anwohner der Alpsteinstrasse, dem Nadelöhr der N25. Seit mehr als 4 Jahrzehnten bildet dieses Strassenstück an den Mitgliederversammlungen erregte Voten. So bearbeitete eine spezielle Arbeitsgruppe die eingebrachten Anliegen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Herisau und dem Kanton Appenzell Ausserrhoden. Das Projekt wurde bis 2020 durch die Kantone mit grossen Anstrengungen auf den neuesten Stand gebracht.

Die Übernahme des Zubringers Appenzellerland in das NEB als N25 am 1.1.20 wurde damals von der Bevölkerung und den Anwohnern mit einer grossen Erwartungshaltung aufgenommen. Dies war ein Lichtblick für eine absehbare Realisierung des komplexen Projektes. Mit dieser Vernehmlassungsvorlage wurden diese Erwartungen aber im Keime erstickt. Da das Projekt nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt ist.

Dies kann aus der Sicht des **Quartiervereins Säge-Herisau** keinesfalls akzeptiert werden.

Der Quartierverein Säge-Herisau fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

In den vergangenen drei Jahrzehnten sind vom Kanton AR grosse Anstrengungen unternommen worden um das Nadelöhr „Alpsteinstrasse“ mit der Umfahrung Herisau zu beseitigen. Nebst Variantenstudien wurden auch viele Details wie Anschluss an die A1, Zugang zu Herisau sowie die Querungen der Appenzellerbahn in die Prüfungen und Überlegungen miteinbezogen.

Der Quartierverein Säge-Herisau als Vertreter der direkt betroffene Anwohner Herisaus hat seit 1992 mit einer Arbeitsgruppe die Problematik und Fragestellungen sowie möglichen Lösungen immer wieder beurteilt. Er hat, mit den gewonnenen Erkenntnissen auch aktiv bei der Projektarbeit des Kantons AR mitgewirkt, sie X-Mal hinterfragt und verglichen. Die Lesegesellschaft Säge und die Beleuchtungskorporation Säge als Vorgängerinnen des Quartiervereins Säge haben sich nachweislich schon seit 1950 immer wieder intensiv mit der Thematik Umfahrung Alpsteinstrasse befasst und sich verschiedentlich an die Gemeinde Herisau und den Kanton AR gewandt. Aus topografischen Gründen dient die Alpsteinstrasse sowohl als Durchgangsstrasse für die Versorgung des Appenzeller Hinterlandes und Appenzell Innerrhoden wie auch als Tourismuszugang zum Alpstein. Gleichzeitig schluckt sie den Anwohnerverkehr des grossen Quartiers Säge-Herisau. Dieses immer wachsende Verkehrsaufkommen mussten die betroffenen Anwohner einfach in Kauf nehmen und ertragen. Leider gibt es keine einfache Lösung.

Die Einwohner erwarten einen Quantensprung in der Realisierung des Projektes und werden nun sehr enttäuscht. Die Vorgeschichte zeigt die Dringlichkeit einer Realisierung des Projektes. Darum gehört die Bearbeitung unbedingt in einen aktuellen Zeitplan.

Der Quartierverein Säge-Herisau fordert daher den Bundesrat auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Gerade das Teilprojekt „Flaschenhals Herisau“, welches die „Säglar“, Anwohner seit Jahrzehnten stark belastet, harrt dringend einer Lösung

Die enge Nord-Süd Tallage verhindert oft eine gute Durchlüftung des Tales in den Quartieren Wilen und Säge und führt zu hohen Schadstoffbelastungen. Die ausgedehnten Wohnzonen beidseitig der Strasse sind zudem stark dem Strassenlärm ausgesetzt.

Die stark befahrene Strasse (20'000 Fahrzeuge / Tag) birgt auch vielfältige Gefahrenstellen für Fussgänger, Velofahrer sowie für die vielen Schulkinder der beiden Schulhäuser, welche täglich die Strasse queren müssen.

Der Strassenverkehr leidet häufig unter Staus, weil verschiedene Abzweiger zu Nebenstrassen sowie zwei Kreuzungen mit der Appenzellerbahn einen flüssigen Verkehr beeinträchtigen, und auch zu Unfällen führen.

Die von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekte auf dieser NEB-Strecke können diese Mängel beheben oder zumindest entschärfen.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und insbesondere auch den betroffenen Anwohnenden unserer Quartiere und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs.

Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine

Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist für **den Quartierverein Säge Herisau** nachvollziehbar.

Das Nationalstrassennetz muss in einem guten Zustand erhalten werden. Seine Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Umweltverträglichkeit müssen gewährleistet bleiben. Um dies sicherzustellen, muss auch in den nächsten vier Jahren genügend Geld bereitgestellt werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, das STEP Nationalstrassen ist unvollständig ohne die NEB-Strecke Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Randregionen und kleineren Kantone nehmen. So ist die Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume und die Anbindung der Kantonshauptorte sicherzustellen. So ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten und der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kanton Appenzell Ausserrhoden bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbausritt 2023?

Der Quartierverein Säge Herisau beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbausritt 2023 als richtig und wichtig.

Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbausritt 2023 äussern wir uns nicht, da wir nicht betroffen sind.

Der Quartierverein Säge-Herisau wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der

Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert **der Quartierverein Säge-Herisau**, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Standeskommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. **Der Quartierverein Säge-Herisau** teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Quartierverein Säge- Herisau



Margrit Geel
Präsidentin a.l.



Fabrina Frischknecht
Beisitzerin



Hanspeter Kessler
Projektbearbeiter

Kontaktadresse Projektbearbeiter: Hanspeter Kessler, Nieschbergstrasse 32, 9100 Herisau hpkessler@bluewin.ch

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Herisau, 29. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme r+n transporte ag, 9100 Herisau

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

r+n transporte ag hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, r+n transporte ag ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales

Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung von r+n transporte ag nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. r+n transporte ag hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

r+n transporte ag fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "Im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zählt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Appenzeller Kantone zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundenen ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, r+n transporte ag ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

r+n transporte ag beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschritt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich *Name* r+n transporte ag nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert r+n transporte ag, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Ständekommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. r+n transporte ag teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

r+n transporte ag
Marlise Nef
Eidg. dipl. Betriebsleiterin im Strassentransport





Società ticinese per l'arte e la natura
Sezione ticinese di Patrimonio svizzero
CP 1146, Via Borghese 42
6601 Locarno
T 091 751 16 25
www.stan-ticino.ch
info@stan-ticino.ch

netzplanung@astra.admin.ch

Locarno, 30 aprile 2022

Procedura di consultazione 2021/217

Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Egregi signori,

di seguito proponiamo le risposte della Società ticinese per l'arte e la natura alle domande concernenti il progetto sopra citato, con particolare riferimento a quanto previsto nel Cantone Ticino, segnatamente nel Sottoceneri, una delle regioni svizzere tra le più inquinate.

Il progetto PoLuMe è valutato negativamente e chiediamo che sia stralciato.

Con i migliori saluti.

Per la Società ticinese per l'arte e la natura

Il Presidente

Tiziano Fontana

Il segretario

Paolo Minotti

Questionario sul progetto posto in consultazione relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d’impegno e all’adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali

Aspetti generali del progetto

1. *Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?*

Per quanto riguarda la manutenzione delle strade nazionali non si è evidentemente contrari.

Per contro, siamo contrari, in generale, agli ampliamenti delle strade nazionali poiché la crescita continua del volume di traffico («*le previsioni del DATEC confermano la tendenza al rialzo: entro il 2040 il traffico motorizzato crescerà del 18% e quello merci del 33% [!] rispetto al 2010*», p. 11 del Rapporto esplicativo-RE), non può essere risolta con un parallelo continuo ampliamento della rete delle strade nazionali: il consumo di suolo (con tutte le conseguenze che esso comporta) deve trovare un limite poiché vi è il dovere, da parte dell'Autorità federale, di applicare l'art. 2 cpv. 4 della Costituzione federale che così recita: «si impegna per la conservazione duratura delle basi naturali della vita».

Pertanto prioritari obiettivi ambientali (biodiversità, protezione del suolo, delle acque e dell'aria), di tutela del paesaggio e di protezione del clima impongono un cambiamento di prospettiva.

La Strategia Suolo, la Strategia Biodiversità Svizzera e la Strategia climatica 2050 devono essere applicate dando loro la priorità. Altri obiettivi, come la fluidificazione del traffico, riteniamo essere assolutamente secondari e contingenti all'attuale situazione sociale.

In particolare, i cambiamenti climatici che stanno iniziando a mostrare conseguenze nefaste anche sul territorio svizzero (siccità, aumento della temperatura, scioglimento dei ghiacciai, franamenti, venti tempestosi, impatto sulla vegetazione, aumento degli agenti patogeni esogeni ecc.) devono imporre un cambiamento delle priorità negli investimenti e una drastica riduzione del consumo di suolo nonché la preservazione delle terre agricole e delle acque di superficie e di profondità.

In dettaglio, come diremo in seguito riteniamo che vi siano progetti da stralciare.

2. *A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?*

Sì: in generale tutti gli aspetti di impatto ambientale, che risultano essere negativi, sono "liquidati" senza una reale ponderazione degli interessi (imposta dall'art. 3 OPT¹)

¹ [Art. 3 Ponderazione degli interessi](#)

¹ Se dispongono di margini d'azione nell'adempimento e coordinamento dei compiti d'incidenza territoriale, le autorità ponderano i diversi interessi. In tale contesto:

a. verificano gli interessi in causa;

poiché i tecnici dell'Ufficio federale delle strade nazionali (USTRA) danno la priorità alla soluzione dei problemi di congestionamento del traffico. Tale obiettivo prioritario per l'USTRA comporta necessariamente la subordinazione di altri obiettivi – segnatamente quelli ambientali (biodiversità, protezione del suolo, delle acque e dell'aria), di tutela del paesaggio e di protezione del clima – che riteniamo, alla luce di quanto indicato al punto 1, essere invece gerarchicamente superiori.

Nel Rapporto esplicativo si può leggere:

«Il potenziamento delle strade nazionali determina pregiudizio e sollecitazioni per ambiente naturale, paesaggio, patrimonio idrico e suolo, oltre a creare le condizioni per ulteriori emissioni di gas serra. Esiste tuttavia l'impegno alla maggior tutela possibile di tali risorse. Per quanto riguarda i restanti conflitti di obiettivi, questi vengono affrontati per tempo durante le fasi di pianificazione, soppesando i vari interessi. Le capacità delle infrastrutture esistenti vengono utilizzate nella maniera ottimale, sfruttando al massimo sinergie e complementarità fra i sistemi di trasporto prima di investire nel loro potenziamento» [RE, p. 16].

«Ripercussioni per l'ambiente I finanziamenti richiesti dal Consiglio federale forniscono un importante contributo al decongestionamento della rete stradale secondaria e alla valorizzazione urbanistica delle aree residenziali, consentendo l'adozione di ulteriori misure per la qualità della vita e dell'ambiente. D'altro canto gli interventi di sistemazione e i progetti di ampliamento hanno conseguenze negative per l'ambiente sotto diversi punti di vista. Oltre a tali considerazioni, generalmente valide, occorre tenere presenti i seguenti aspetti: - le misure per l'esercizio e la manutenzione della rete intendono preservare e migliorare la qualità delle infrastrutture di trasporto esistenti senza aumentarne la capacità. Non si prevedono dunque particolari impatti ambientali;

- l'effetto sull'ambiente degli interventi di adeguamento è invece variabile: mentre misure antirumore, sistemi di filtraggio delle acque meteoriche e risanamenti di corridoi faunistici hanno un impatto positivo, misure come la corsia dinamica o sistemi di gestione del traffico possono ridurre le code, ma anche aumentare traffico ed emissioni inquinanti;

- i progetti della Fase di potenziamento 2023 hanno un impatto negativo sull'ambiente a causa dell'impermeabilizzazione del suolo, sulle falde freatiche e sul paesaggio, oltre alle maggiori emissioni inquinanti e di gas serra, nonché al superiore consumo di energia dovuti all'aumento di capacità stradale (cfr. punto 2.3.8.2). La riduzione delle code e dell'inquinamento acustico ha un impatto positivo sulla popolazione;

– alcuni singoli progetti possono contribuire a ridurre l'impatto territoriale e ambientale grazie all'allacciamento dell'infrastruttura stradale nazionale ad altre reti infrastrutturali (ad es. elettriche). [RE, p. 64].

Da quanto riportato sopra è evidente che manca totalmente una seria ponderazione degli interessi, quindi vi è una violazione della legge federale.

3. *Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?*

Lo riteniamo sbagliato alla luce delle risposte ai punti 1 e 2.

b. valutano gli interessi verificati considerandone in particolare la compatibilità con lo sviluppo territoriale auspicato e con le implicazioni possibili;

c. tengono conto di tali interessi nel migliore modo possibile, sulla base della loro valutazione.

² Nella motivazione delle decisioni esse presentano la ponderazione degli interessi.

4. *Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?*

Lo riteniamo sbagliato alla luce delle risposte ai punti 1 e 2.

5. *Come valutate l'assegnazione dei progetti di ampliamento ai vari orizzonti realizzativi e alla fase di potenziamento 2023?*

Lo riteniamo sbagliato alla luce delle risposte ai punti 1 e 2.

Altre osservazioni

6. Avete altre osservazioni in merito al progetto posto in consultazione?

Sì.

Progetto PoLuMe (Lugano sud – Mendrisio)

Non si contestano i lavori di manutenzione.

Si contesta il potenziamento della rete stradale A2 su questo tratto, secondo il progetto che è stato anticipato al 2030 (precedentemente era previsto nel 2040) e ampliato con un aumento dei costi dell'ordine del 10%, per i seguenti motivi.

1.

Nel Rapporto esplicativo viene presentato il progetto in modo erraneo poiché si indica «*allargamento delle due canne della galleria di Maroggia*» (RE, p. 120) mentre in realtà, come si può leggere sul sito dell'USTRA, il progetto prevede «*la costruzione di due nuove gallerie autostradali a due corsie più corsia di emergenza, [...] per la nuova circonvallazione tra Bissone e Maroggia [...]*». Non è inoltre menzionato l'allargamento a tre corsie delle gallerie di Gentilino e la costruzione di una terza galleria che diventerà la corsia di entrata verso nord.

Il Luganese e il Mendrisiotto sono le due regioni più inquinate della Svizzera, con l'esposizione della popolazione a valori oltre la soglia legale di numerosi inquinanti dell'aria. Vi è quindi una grave inadempienza del Consiglio Federale nella risoluzione di questi problemi che saranno aggravati dall'aumento di traffico conseguente alla costruzione della seconda galleria autostradale del San Gottardo.

Il PoLuMe, se realizzato, potenzierà il collegamento autostradale del Sottoceneri: potenziare equivale ad aumentare le capacità di transito, secondo la definizione usata nel Rapporto esplicativo del 26.1.2022 dell'USTRA.

I tecnici dell'USTRA per tentare di risolvere il problema del traffico causato dai lavoratori pendolari – problema che colpisce tutti i principali centri urbani della Svizzera – e favorire la fluidificazione del traffico transfrontaliero (come indicato nel RE) seguono la prospettiva vecchia di decenni, del tutto superata, che risponde alla logica di un aumento quantitativo infinito della rete autostradale: tale prospettiva, che collide con gli obblighi costituzionali e legislativi indicati nella risposta alla domanda 1, porterà ancora più traffico e quindi inquinamento in una regione tra le più inquinate d'Europa.

Il problema del traffico automobilistico e delle colonne durante le due-tre ore di punta al mattino e altrettante alla sera non si risolve con simili opere costosissime e con devastanti impatti ambientali e per la popolazione.

2.

L'opposizione della popolazione e delle autorità politiche al progetto si è manifestata ormai da mesi e sta aumentando con prese di posizione di cittadini, Consigli comunali e Municipi.

3.

Devono essere potenziate tutte le misure alternative per ridurre il traffico durante le ore di punta: il trasporto aziendale, le auto condivise, i posteggi alle frontiere da incentivare anche con vantaggi finanziari.

4.

I dati statistici e di previsione del traffico su cui si fonda il progetto non sono realistici e quindi non possono costituire fondamento per un progetto di ampliamento.

A seguito della pandemia Covid-19 la situazione si è modificata. Si deve quindi effettuare la misurazione del traffico e aggiornare i dati.

Per quanto precede invitiamo il Consiglio Federale a stralciare il progetto elaborato dai tecnici dell'USTRA.

Con i migliori saluti.

Per la Società ticinese per l'arte e la natura

Il Presidente

Tiziano Fontana

Il segretario

Paolo Minotti

Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVEK)
Postfach 252
3011 Bern

Zürcher Oberland, 28. April 2022

STELLUNGNAHME ZUR VERNEHMLASSUNG 2021/127

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Gerne nehmen wir diese wichtige Gelegenheit wahr und überreichen Ihnen beiliegend unsere Stellungnahme.

Der Verein Standortförderung Zürioberland setzt sich für einen lebenswerten, attraktiven und wettbewerbsfähigen Standort Zürcher Oberland ein. Zu den über 250 Mitgliedern zählen 26 Gemeinden/Städte, 168 Unternehmen sowie 56 Vereine und Verbände. Der Verein engagiert sich für ein nachhaltiges Wachstum in den drei Dimensionen Gesellschaft, Umwelt und Wirtschaft und vereint die Geschäftsfelder Wirtschaft, Tourismus, Kultur & Gesellschaft und Regionalprodukte im Sinne der integrierten Standortförderung.

Für die nachhaltige Entwicklung der Region, insbesondere für die Steigerung der Lebensqualität der Zürcher Oberländer:innen und die Verbesserung der Rahmenbedingungen der hiesigen Unternehmen, ist die möglichst rasche Schliessung der Lücke im Nationalstrassennetz zwischen Uster und Betzhof (Hinwil) essenziell. Deshalb setzen wir uns u.a. dafür ein, dass das Projekt «Lückenschliessung N15» so schnell als möglich realisiert wird.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unseres wichtigen Anliegens und stehen bei Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Standortförderung Zürioberland



Ruedi Rüfenacht
Präsident



Daniela Waser
Geschäftsleiterin



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
Ja, wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
Ja. Lückenschliessungen im Nationalstrassennetz sind Kapazitätserweiterungen vorzuziehen. Dies betrifft insbesondere die N15.

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?
Ja, ausser den fehlenden Mitteln für jene Projekte, welche nicht im Ausbauschnitt 2023 enthalten sind, obschon sie die entsprechenden ASTRA-Kriterien erfüllen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Insbesondere weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Dieser ist überfällig, denn die Situation auf den 6 Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete ist untragbar. Die Lebensqualität in den betroffenen Gebieten ist beeinträchtigt. Des Weiteren ist die Lückenschliessung für die Unternehmen wichtig: Einerseits wird die Erreichbarkeit massiv verbessert – ein entscheidender Faktor für ansässige und ansiedlungswillige Firmen in der gesamten Region Zürcher Oberland. Andererseits könnten die beträchtlichen betriebs- und volkswirtschaftlichen Staukosten (v.a. Zeitkosten) reduziert werden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der Lücke in der N15 soll so schnell als möglich vollzogen werden, zumal sie einen massiven Mangel im System der Nationalstrassen sowie in der N15 selbst darstellt.

Weitere Bemerkungen

6. Die Forderung, die Lückenschliessung in der N15 so schnell als möglich zu vollziehen, begründen wir zusammenfassend wie folgt:

Nach Baubeginn der N15 (ehem. A53) im Jahr 1972, besteht seit 1989 eine Lücke im Nationalstrassennetz zwischen Uster Ost und Betzholz (Hinwil). Die N15 hat heute nebst kantonal verursachtem Verkehr auch ein grosses Ausmass an überregionalem Transitverkehr (z.B. Schwer- und Ferienverkehr) zu bewältigen. Insgesamt beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr in Unterwetzikon beispielsweise ca. 30'000 Fahrzeuge. Dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen. Dies betrifft drei Gemeinden, wobei der Verkehr an zahlreichen geschützten Bauobjekten und auf 0.7 Kilometern gar durch ein Hochhausgebiet geleitet wird.

Die Belastung ist in allen Gemeinden, besonders in Wetzikon, massiv. Auch der Bund beschreibt die Situation auf den Ortsdurchfahren als «unzumutbar». Neben den beträchtlichen volkswirtschaftlichen Kosten, die durch den Stau entstehen, wird auch der ÖV massiv beeinträchtigt. Denn der Verkehr geht unmittelbar am Bahnhof Wetzikon vorbei. Rund 30'000 Ein- und Aussteigende nutzen täglich die vier S-Bahn- und elf Buslinien. Neben dem Strassenverkehr wird auch der Fuss- und Fahrradverkehr behindert und es entstehen Verlagerungseffekte wie bspw. Schleichverkehr durch Quartiere.

«Die einzigartige Natur- und Kulturlandschaft ist das Kapital unserer Region. Wir tragen Sorge zu ihr und teilen sie mit Bedacht mit unseren Gästen. Sie bildet die Quelle für die Lebensqualität, die unsere Region so wertvoll macht für alle, die naturnah und in einem aufgeschlossenen Umfeld leben möchten.» Diese Überzeugung ist Teil unserer Mission (ZÜRI – OBER – LAND). Daher beurteilen wir es positiv, dass nun dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen und in hohem Masse Rechnung getragen wird. Insgesamt favorisieren wir die «Variante tief» mit möglichst geringen negativen Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Bevölkerung.

Wir danken dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt Lückenschliessung N15 so schnell als möglich zu realisieren.

Standortförderung Zürioberland

Ruedi Rüfenacht

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'R. Rüfenacht', with a long horizontal stroke extending to the right.

Präsident

Daniela Waser

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'D. Waser', with a stylized, cursive script.

Geschäftsleiterin



Stiftung Landschaftsschutz Schweiz
Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage
Fondazione svizzera per la tutela del paesaggio
Fundaziun svizra per la protecziun da la cuntrada

Als PDF per E-Mail an
netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 30. April 2022

Stellungnahme zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Vernehmlassung 2021/127)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zu den oben genannten Vorlagen Stellung zu nehmen. Unsere detaillierte Haltung haben wir Ihnen anhand Ihres Fragebogens dargelegt.

Grundsätzlich muss festgehalten werden, dass die Vorlage grundlegende Fragen der Kompatibilität mit raumrelevanten Entwicklungszielen des Bundes (Raumkonzept, Landschaftskonzept, Bodenstrategie u. a.) aufwirft. So wird nicht ersichtlich, inwiefern sich aus den planerischen Grundlagen und Entwicklungszielen des Bundes die Notwendigkeit für die geplanten Projekte ableiten lässt. Diese wird im Wesentlichen mit veralteten Verkehrsprognosen begründet, welche bereits die Realisierung von neuen Strassenausbauten vorwegnehmen. Dieses Vorgehen steht im Widerspruch zu den im Raumkonzept Schweiz festgehaltenen Grundsätzen der Verkehrsplanung.

Als Konsequenz werden auch die räumlichen Auswirkungen der Ausbauten nicht angemessen berücksichtigt. Dies einerseits in Bezug auf die unmittelbare Beanspruchung von bisher nicht überbautem Land durch die verschiedenen Ausbauten, wobei namentlich die Problematik des Kulturlandverlusts (insbesondere hinsichtlich Fruchtfolgeflächen) nicht die nötige Beachtung findet; andererseits durch die fast vollständig fehlende Betrachtung der Folgen der geplanten Ausbauten auf die Siedlungsentwicklung, im Wesentlichen des abzusehenden Effekts auf die weitere Zersiedelung der Schweiz. Eine Mobilitätsvorlage müsste aus der Perspektive der im Raumkonzept Schweiz formulierten, ganzheitlichen Entwicklungsziele geplant werden – und nicht nur auf Basis von Verkehrsprognosen, die vielfach unerwünschte Entwicklungen vorwegnehmen. Bedauernd ist, dass das Landschaftskonzept Schweiz bei der Erarbeitung der Vorlage offenbar keine Berücksichtigung fand.

Aus diesem Mangel an einer gesamtheitlichen Betrachtung, die auch in Bezug auf weitere Aspekte zum Vorschein kommt, steht die SL den geplanten Ausbaumaassnahmen im Grundsatz kritisch gegenüber.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

Raimund Rodewald, Geschäftsleiter

Franziska Grossenbacher, Stv. Geschäftsleiterin



1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, aus folgendem Grund: Die Vorlage wurde – soweit dies aus dem Erläuterungsbericht hervorgeht – einseitig aus einer strassenfokussierten Perspektive erarbeitet, was in Konflikt mit den Zielen des Raumkonzepts Schweiz steht. Die Auswirkungen der geplanten Ausbauprojekte auf Aspekte wie Siedlungsentwicklung, Umwelt oder Gesundheit werden in wenigen kurzen Absätzen abgehandelt. Die einseitige Ausrichtung auf die Bedürfnisse der individuellen Mobilität ist unzeitgemäss, da sie den Herausforderungen und Gegebenheiten der heutigen Zeit (Kulturlandverlust, Zersiedelung, Strukturwandel / Digitalisierung, Klimakrise, Biodiversitätsverlust, etc.) in keiner Weise gerecht wird. Die Planung von Verkehrsvorhaben hat gemäss Ziel 3 des Raumkonzepts Schweiz ("Mobilität steuern") in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung zu erfolgen. Das Verkehrssystem muss demnach die Siedlungsentwicklung nach innen fördern und die negativen Auswirkungen der Mobilität auf Wohnqualität, Energieverbrauch und Landschaft reduzieren. Aus dem erläuternden Bericht geht nicht hervor, dass diese Vorgaben bei den Planungen des strategischen Entwicklungsprogramms angemessen berücksichtigt wurden. Im Gegenteil wird den Verkehrsperspektiven 2050, welche eine hemmende Wirkung der raumwirksamen Politiken des Bundes auf das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs postulieren, eine Relevanz für den aktuellen STEP-Ausbauschritt aberkannt. Diese pauschale, in einer Fussnote erwähnte Feststellung ist angesichts ihrer Konsequenzen unzureichend begründet und für uns nicht nachvollziehbar.

Aus unserer Sicht hat die Planung der weiteren Entwicklung des Nationalstrassennetzes in enger Abstimmung mit den räumlichen Entwicklungszielen (insbesondere des Raumkonzepts Schweiz) und unter vorgängiger Berücksichtigung umwelt- und gesellschaftsrelevanter Grundlagen zu erfolgen, und nicht auf Basis veralteter Verkehrsprognosen, welche das vergangene Wachstum in die Zukunft projizieren. Als positives Beispiel für eine solche Koordination ist der nach Aufgabe des Westastes Biel entstandene Dialogprozess mit dem partizipativ erarbeiteten Zukunftsbild der Stadt Biel/Nidau zu nennen. Dieses Vorgehen könnte auch für weitere Verkehrsplanungen wegweisend sein.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Aus landschaftlicher Perspektive ist bedauerlich, dass das Landschaftskonzept Schweiz beim Erarbeiten der Vorlage offenbar keine Beachtung fand, oder diese zumindest nicht ersichtlich ist. Die Suche nach dem Begriff "Landschaftskonzept Schweiz" erzielt im erläuternden Bericht genau einen Treffer, nämlich bei einer Fussnote auf Seite 21, die jedoch im Auflage-PDF abgeschnitten ist. Es wird daher nicht ersichtlich, inwiefern hier auf das Konzept Bezug genommen wird. Als landschaftsrelevantes Vorhaben müsste die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes diese wichtige planerische Grundlage einbeziehen und insbesondere auf Ziel 4 "Eingriffe sorgfältig und qualitätsorientiert ausführen" eingehen.

In Bezug auf konkrete Thematiken werden aus landschaftlicher Sicht besonders zwei Effekte des geplanten Ausbaus nicht angemessen berücksichtigt: Erstens die Beanspruchung von Boden und dabei insbesondere von Kulturland durch die vorgesehenen Ausbauprojekte. In Zeiten des fortlaufenden Kulturlandverlusts, der Bodendegradation und der Biodiversitätskrise ist die Versiegelung von fruchtbarem Boden ein massiver Eingriff, der gut begründet werden muss. Die wenigen Zeilen zur Bodenstrategie Schweiz, die die Thematik im Erläuterungsbericht behandeln, werden dem nicht gerecht. Aufgrund des Bodenverbrauchs der geplanten Projekte wäre angezeigt, die Kompatibilität mit der Bodenstrategie auszuweisen und dabei insbesondere auf den Abschnitt 5.2.1 "Bauvorhaben ausserhalb der Bauzonen" und das darin festgelegte Ziel eines "vorbildlichen, haushälterischen Umgang[s] mit dem Boden" bei raumwirksamen Tätigkeiten des Bundes einzugehen. Stattdessen wird das Problem des Bodenverlusts im genannten Abschnitt zusätzlich kleingeredet. So gilt festzuhalten, dass die Kompensation von Fruchtfolgefächern (S. 19) im Wesentlichen eine rein administrative "Aufklassierung" von in der Regel weniger fruchtbarem Kulturland ist, die keiner Kompensation der Bodenfunktionen der überbauten Fruchtfolgefächere entspricht. Weiter ist unklar, was die Zusicherung, dass die geplanten Erweiterungen "unter Wahrung der Vorgaben für die Sicherheit und Umweltverträglichkeit [...] so flächenschonend wie möglich realisiert [werden]" (ebd.), in der Praxis bedeutet.

Zweitens werden die indirekten räumlichen Auswirkungen zu wenig berücksichtigt. Insbesondere der Effekt auf die weitere Zersiedelung der Schweiz wird ungenügend gewürdigt: Der nur eine halbe Seite umfassende Abschnitt 4.5 "Auswirkungen auf die Raumordnung", der die Zersiedelung thematisiert, stellt diese der Begünstigung der "wirtschaftliche[n] und städtebauliche[n] Entwicklung in zentralen Räumen" gegenüber, wobei "je nach Lage der Ausbaustrecke in der Siedlungsstruktur und im Strassennetz [...] der eine oder der andere Effekt [überwiegt]". Diese Aussage kritisieren wir aus mehreren Gründen: Zum einen ist ein positiver städtebaulicher Effekt durch Autobahnprojekte nur in Ausnahmefällen denkbar, namentlich wenn es sich dabei um die Verlegung eines Trassees aus dem städtischen Raum handelt. Unter den geplanten Projekten erfüllt nur eines diese Voraussetzung, nämlich die Strecke Wankdorf-Muri (Bypass Bern-Ost). Zum anderen führt die Begünstigung der wirtschaftlichen Entwicklung in zentralen Räumen nicht automatisch zu einer Siedlungsentwicklung nach innen, wie dies durch die Aussage nahegelegt wird. Die implizierte "Kompensation" der Förderung der Zersiedelung mit diesen beiden Aspekten ist deshalb irreführend. Bei Ausbauprojekten für den motorisierten Individualverkehr muss von einem steigernden Effekt auf die Zersiedelung ausgegangen werden, der in die Interessenabwägung eines Projekts einfließen muss.

3. *Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?*

Leider wird aus den Erläuterungen zum Zahlungsrahmen nicht ersichtlich, welche Beträge zur Erreichung der jeweiligen Ziele eingesetzt werden sollen. Aus unserer Sicht liessen sich insbesondere Massnahmen zur Erreichung der Ziele "Verträglichkeit" und "Biodiversität" separat ausweisen, da diese kaum Überschneidungen mit Massnahmen zur Erreichung der übrigen Ziele aufweisen dürften. Dies wäre eine wichtige Voraussetzung zur Beurteilung des Zahlungsrahmens aus landschaftlicher Perspektive. In Bezug auf die Zielerreichung ist der Umfang des Zahlungsrahmens daher nicht nachvollziehbar.

Gleiches gilt im Grundsatz für die auf Seite 27 angesprochene "Produktion von erneuerbarer Energie auf Nationalstrasseninfrastruktur". Die SL begrüsst die systematische Prüfung möglicher Synergien in diesem Bereich und ist interessiert, zu erfahren, welches Investitionsvolumen für entsprechende Projekte vorgesehen ist.

4. *Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?*

Die Angemessenheit der geplanten Vorhaben muss grundsätzlich anhand ihres Verhältnisses zu den Zielen im Raumkonzept Schweiz beurteilt werden. Entscheidend sollte dabei sein, ob sie aktiv zu deren Erreichung beitragen, und nicht nur, ob sie damit kompatibel sind (S. 67). Eine solche Beurteilung kann von uns an dieser Stelle nicht vorgenommen werden. Anhand des erläuternden Berichts haben wir aber erhebliche Zweifel, dass eine ganzheitliche räumliche Betrachtung im nötigen Umfang Teil der STEP-Planung war. Insbesondere geht daraus nicht hervor, wie die geplante Verkehrsentwicklung auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt ist, und wie sie zur Förderung der Siedlungsqualität und zur Reduktion der negativen Auswirkungen der Mobilität auf Energieverbrauch und Landschaft beitragen soll (wie es gemäss Raumkonzept angezeigt wäre). Im Gegenteil entsteht der Eindruck, dass ein Grossteil der Projekte diesen Zielen entgegensteht.

5. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?*

Wie die Berücksichtigung von Erweiterungsprojekten hat aus unserer Sicht auch die Zuteilung zu den Realisierungshorizonten auf Basis der Zielsetzungen des Raumkonzepts zu erfolgen. Eine umfassende Beurteilung können wir daher nicht vornehmen. Wiederum scheint jedoch vor allem Ziel 3 des Raumkonzepts bei der Beurteilung der Projekte nicht angemessen berücksichtigt worden zu sein.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Beurteilung einzelner Projekte aus landschaftlicher Sicht

An dieser Stelle werden die geplanten Projekte im Ausbauschnitt 2023 aus landschaftlicher Perspektive beurteilt. Die Projekte der weiteren Ausbauschnitte und der übrigen Realisierungshorizonte werden aufgrund des noch frühen Stands der Ausarbeitung hier nicht berücksichtigt. Für alle Projekte gelten die oben geäusserten allgemeinen Kritikpunkte.

Weiter wird die Zurückstellung einiger landschaftlich problematischer Projekte gewürdigt.

Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg

Die SL lehnt die beiden Projekte aufgrund der massiven Beanspruchung an Kulturland, der Tangierung von Naturschutzgebieten und der dafür nötigen Rodungen entschieden ab. Besonders der Kulturlandverlust wäre aufgrund des hohen Anteils an Fruchtfolgefleichen gravierend. Als wenig glaubhaft beurteilen wir den Verweis auf die Möglichkeit einer Minimierung des Bodenverbrauchs durch den Verzicht auf Pannestreifen auf dem Abschnitt Schönbühl-Kirchberg. So ist es aufgrund der sicherheitstechnischen Vorgaben unwahrscheinlich, dass für die Bodenschonung bei einer sechsspurigen Autobahn auf einen Pannestreifen verzichtet werden kann. Weiter befürchten wir, dass der Ausbau eine Weichenstellung für die Realisierung weiterer Ausbauprojekte in der Region darstellen könnte. Zu nennen sind dabei insbesondere die Abschnitte Weyermannshaus-Wankdorf (Realisierungshorizont 2040) und Muri-Rubigen (Weitere Realisierungshorizonte), die aufgrund der massiven landschaftlichen Auswirkungen aus unserer Sicht kaum bewilligungsfähig wären.

3. Röhre Rosenbergertunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Bei diesem Projekt ist die Situation insbesondere beim Rosenberg problematisch, wo der Ausbau der Autobahn mit neuen Tunnelportalen und Anschlüssen die bestehende Zerschneidung eines Naherholungsgebiets verstärkt.

Rheintunnel Basel

Das Projekt sollte den (teilweisen) Rückbau der bestehenden Stadtautobahn beinhalten, um die betroffenen Quartiere zu entlasten und eine Stadtsanierung analog zum Bypass Bern-Ost zu ermöglichen.

2. Röhre Fäsenstaubtunnel

Unmittelbar würde der Bau einer zweiten Tunnelröhre die bestehende Beeinträchtigung des alten Mühlequartiers (Erhaltungsziel B im ISOS-Inventar) weiter akzentuieren. Gravierender ist jedoch die Tatsache, dass der Ausbau der Strecke zwischen Schaffhausen Süd und Herblingen zu einem gewissen Grad die Weichen für einen Vierspurausbau zwischen Schaffhausen Süd und Uhwiesen stellen würde. Dieser Ausbauschnitt bedingte eine weitere Röhre des Cholfirstunnels (Weitere Realisierungshorizonte) und damit wohl auch eine neue Brücke über den Rhein. Sowohl das Nordportal dieses Tunnels wie auch die zusätzliche Rheinquerung würden das BLN-Objekt 1411 "Untersee-Hochrhein" beeinträchtigen, weshalb ein solches Projekt landschaftlich kaum verträglich wäre.

N18: Korridor Delémont-Basel

Wir begrüßen den Plan für eine generelle Überprüfung der erwähnten Projekte im Rahmen einer umfassenden Korridorstudie, da sie aus unterschiedlichen Gründen landschaftlich heikel sind. Wir erwarten, dass die Korridorstudie Empfehlungen aus einer ganzheitlichen Analyse und basierend auf den Zielen des Raumkonzepts Schweiz ableitet, und nicht lediglich aus Verkehrsprognosen, die nicht mit der anzustrebenden Siedlungsentwicklung abgestimmt sind. Weiter sind landschaftliche Beeinträchtigungen und der Kulturlandverlust durch mögliche Massnahmen bei der Abwägung angemessen zu gewichten.

N23, Bodensee-Thurtal Strasse (BTS)

Wir sind erleichtert über den Entscheid des Bundesrats, zugunsten einer umfassenden Prüfung des Korridors auf eine Aufnahme des Projekts in das STEP Nationalstrassen zu verzichten. Die BTS ist

ein landschaftlich hochproblematisches Strassenprojekt. Dies aufgrund des hohen Verbrauchs an Kulturland und des landschaftlichen Einschnitts, welche die Neuerstellung eines Strassentrassees in dieser charakteristischen Kulturlandschaft bedeuten würde. Bei der Prüfung des Korridors erwarten wir ebenfalls ein Vorgehen nach den im letzten Abschnitt genannten Grundsätzen.

Vennes - La Veyre

Wir begrüssen die Entfernung des Ausbauprojekts aus dem STEP Nationalstrassen, da jeglicher Ausbau der Autobahn in diesem Gebiet zu einer starken Beeinträchtigung der geschützten Lavaux-Landschaft (teilweise BLN-Gebiet) führen würde.

NEB-Vorhaben, die nicht weiterbearbeitet werden

Der Verzicht auf die Weiterbearbeitung der sechs Projekte ist aus landschaftlicher Sicht zu begrüssen. Einerseits hätten alle Projekte zu einer zusätzlichen Bodenbeanspruchung und einem mehr oder weniger schwerwiegenden Eingriff in die Landschaft geführt. Auf der anderen Seite hätte keines der Projekte (potenziell) positive landschaftliche Auswirkungen (z. B. Ermöglichung einer Ortskern-Aufwertung), die die Neubelastungen rechtfertigen würden.

Weitere Bemerkungen

In Abschnitt 1.4.4 "Bodenstrategie Schweiz" werden Kapazitätserweiterungen als verträglichkeitsfördernde Massnahmen bezeichnet. Wir nehmen an, dass es sich dabei um einen Interpunktionsfehler handelt und der Satz lauten müsste: "Der verbleibende Flächenverbrauch beschränkt sich auf Massnahmen zur Erhöhung der Verträglichkeit, wie zum Beispiel Lärmschutzmassnahmen, oder Kapazitätserweiterungen." Ansonsten sei festgehalten, dass Kapazitätserweiterungen keine verträglichkeitsfördernden Massnahmen sind.



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wetzikon, den 2. Mai 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zu obgenannten Themen, von der wir als ortsansässiges, von der Nationalstrassenlücke in der N 15 direkt betroffene und historisch in die Regionalplanung involvierte Anwaltskanzlei gerne Gebrauch machen. Wir nehmen zu Ihrem Fragenkatalog gerne wie folgt Stellung:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
[JA, einverstanden.](#)
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
[Ja, wir sind der Auffassung, dass die Schliessung bestehender Lücken im Nationalstrassennetz prioritär geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden sollte, bevor andersorts Kapazitätserweiterungen erstellt werden.](#)

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?
[Nicht in allen Teilen: Bei zugeteilten Mitteln \(Erläuterungen Kap. 2.3.7.1, Umfang so- wie Faktenblatt\) für die planerische Weiterbearbeitung fehlen Mittel für Projekte, die zurzeit noch nicht im Ausbauschnitt 2023 drin sind, obwohl sie aufgrund der ASTRA- eigenen Beurteilung einer Bearbeitung bedürfen.](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige heutige Problem im Bereich der Lücke ist vom ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Situation auf den 6 Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete ist für die Bevölkerung schlichtweg untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich sind wir – bei oben dargelegten Einschränkungen – einverstanden. Die Schliessung der Lücke in der N15 würde zwar ebenfalls hineingehören. Wir haben aber Verständnis, dass er es aufgrund des heutigen Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil die Lücke einen krassen Mangel im System der Nationalstrassen sowie in der N15 selber darstellt, fordern wir heute schon dessen Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N 15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 in Kürze wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Der Baubeginn an beiden Enden der A53, heute N15 war im Jahr 1972. Seit 1989 klafft nun die Lücke von Uster Ost bis Betzholz. Es gab zwar unzählige Versprechungen, Varianten, Projekte und auch Störmanöver. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt seitens des Bundesgerichtes gestoppt, wobei auch unser höchstes Gericht das öffentliche Interesse an der Lückenschliessung betonte.
- 50 Jahre lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die Gemeinden und deren Bevölkerung seit 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärmbelastung.
- Die N15 hat heute nebst kantonal gemachtem auch überregionalen Verkehr zu bewältigen. Aus den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerland, aus Linthebene und Ausserschwyz in Richtung Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt ein Teil des Ferienverkehrs Richtung Südostschweiz aus der Agglomeration Zürich und nördlichen Teilen der Schweiz.
- All dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch Oberländer Dörfer und Städte. Ganze 6 Kilometer, somit 2/3 der 9 Kilometer zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und jener bei Hinwil/Betzholz führen mitten durch stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei an zahlreiche geschützten Bauobjekte und sogar 0.7 Kilometern Hochhausgebiet.
- Die Belastungen sind in allen Gemeinden, besonders aber in Wetzikon massiv. Das schadet auch dem öffentlichen Verkehr enorm. Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) beträgt zirka 30'000 Fzg. in Unterwetzikon, bei hohem Anteil Schwerverkehr. Genau hier liegt auch der Bahnhof Wetzikon, einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundene Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Strassenverkehr behindert die durchaus gewünschte Steigerung der ÖV-Nutzung genauso wie den Fuss- und

Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler, wovon unsere Kanzlei stark betroffen ist: Zu Stosszeiten haben wir eine stehende Kolonne vor unserem Haus und die Zugänglichkeit für die Kunden ist nur schwer gewährleistet.

- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, dabei Wetzikon als regionales Zentrum mit heute schon über 25'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung eingeschränkt, ja es fehlt längerfristige Planungssicherheit.

→ **Das alles ist untragbar und unerträglich.**

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

- Der Bund weist in seinen Erläuterungen zutreffend darauf hin, dass das Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Auch das Bundesgericht erkannte in seiner Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
- Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen dringend entlastet werden, auch im Interesse von Fussgängern oder Velofahrer. Das Vorhaben umfasst genau zu diesem Zwecke zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der umfahrenden Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nach- gelagerten Strassennetz", wie im Erläuternden Bericht festgehalten wird.
- Vom Lückenschluss profitieren, wie in den Unterlagen ebenfalls ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Unsere Landschaft ist uns wichtig! Deswegen sehen wir es äusserst positiv, dass nun dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen und in hohem Masse Rechnung getragen wird. Die Strasse verläuft in diesem Streckenstück fast ausschliesslich in Tunnels.
- Äusserst unbefriedigend ist für die Zürcher Oberländer Bevölkerung und insbesondere die Unternehmen in Wetzikon der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.1.2022). Wir sind klar der Auffassung, dass diese zeitliche Einordnung für die N15 nicht nur widersprüchlich, sondern angesichts der bereits Jahrzehnte andauernden Belastung von Bevölkerung und Wirtschaft geradezu falsch ist.

Wir danken dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat aber eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt.

Mit freundlichen Grüssen
Streiff von Kaenel AG



Dr. Adrian von Kaenel



Touring Club Suisse
Chemin de Blandonnet 4
Case postale 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Président central
Tél. +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

[Touring Club Suisse, Case postale 820, 1214 Vernier GE](#)

Madame la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga
Cheffe du Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Office fédéral des routes (OFROU)
3003 Bern
Envoi électronique : netzplanung@astra.admin.ch

Vernier/Genève, le 29 avril 2022

Projet relatif au plafond de dépenses pour les routes nationales sur la période 2024-2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales

Position du Touring Club Suisse (TCS)

Madame la Conseillère fédérale,
Mesdames, Messieurs,

Nous vous remercions de nous avoir associés à la procédure de consultation mentionnée en objet.

Ce projet facilite l'engagement d'investissements importants pour assurer la fluidité et la sécurité sur notre réseau de routes nationales et nous le soutenons donc avec grand intérêt. Nous sommes conscients du caractère prévisionnel d'un tel document et des difficultés de réalisation qui ne relèvent pas exclusivement de la responsabilité de la Confédération.

L'expérience des programmes précédents démontre néanmoins de très grandes difficultés de réalisation des investissements, en raison des oppositions souvent massives qu'ils génèrent. De 2010 et 2019, le rythme d'investissement était assez faible, puisqu'environ seul un milliard (100 millions/an) a été engagé. De très nombreux blocages ont en effet freiné, voire stoppé, des projets approuvés par le Parlement. Actuellement, trois projets autoroutiers importants rencontrent de très grandes difficultés de réalisation (Crissier ; Bypass Lucerne et Luterbach – Härkingen).

Dans un tel contexte, indépendamment de la pertinence des priorités retenues par ce projet soumis en consultation, nous nous interrogeons sur la capacité de la Confédération à investir plus de 4 milliards de francs durant les années 2020 à 2027, soit près de 500 millions par an.

Dans le cadre de ce projet, le TCS attend donc de la Confédération des précisions quant à la manière dont elle entend améliorer la réalisation des projets d'aménagements des routes nationales et, partant, renforcer la stabilité de son Programme stratégique de développement des routes nationales (PRODES).

Il demande à cet effet le développement d'un plan de mesures, y compris légales, pour limiter les possibilités de blocage des projets définitivement approuvés et améliorer ainsi la fiabilité du programme d'aménagement des routes nationales ainsi que l'efficacité d'une infrastructure vitale pour la société et l'économie.

En vous remerciant d'avance pour l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous adressons, Madame la Conseillère fédérale, Mesdames, Messieurs, nos salutations distinguées.

Touring Club Suisse

Peter Goetschi
Président central

Annexe : questionnaire

Questionnaire concernant le projet mis en consultation relatif au plafond des dépenses pour les routes nationales sur la période 2024–2027, à l'étape d'aménagement 2023 des routes nationales, au crédit d'engagement et à l'adaptation de l'arrêté sur le réseau des routes nationales

Généralités concernant le projet mis en consultation

1. Approuvez-vous les grandes lignes du projet ?

Les axes prioritaires retenus par ce plan d'investissement nous paraissent pertinents et le plafond de dépenses est cohérent par rapport à l'évolution financière du fonds d'infrastructure routier. Compte tenu toutefois de la rapide détérioration de la situation sur le front des embouteillages (entre 2010 et 2019 : pour 17% de p/km supplémentaires, une hausse des embouteillages de 100%), le TCS attend de ces projets d'extensions qu'ils permettent d'améliorer la fluidité du trafic sur le réseau.

Par ailleurs, compte tenu des retards accumulés dans le cadre de la mise en œuvre des projets « définitivement » approuvés par le passé, le TCS s'interroge au sujet de la mise en œuvre concrète des projets proposés pour la prochaine période sous revue. Il relève à cet égard que le cumul des retards pris dans les étapes d'aménagement précédentes risque de créer des étranglements au niveau de la capacité de réalisation de l'ensemble des projets en attente.

Nous saluons cependant le bilan des réalisations présenté dans le rapport explicatif de cette nouvelle étape d'aménagement et réaffirmons notre attachement à une planification à long terme du réseau, conformément à l'évolution de la demande et selon les critères inhérents au principe du développement durable.

2. Estimez-vous que certains sujets n'ont pas été suffisamment pris en considération ?

Compte tenu des importants problèmes de fluidité sur le réseau, le TCS souhaiterait obtenir de nouvelles perspectives en matière de sécurité du trafic sur les routes nationales : Quel impact cette tendance de la hausse du nombre d'heures d'embouteillages va-t-elle avoir sur les plans de l'accidentologie/la sécurité du trafic ? Le rapport explicatif de cette nouvelle étape d'aménagement est malheureusement muet à ce sujet.

Par ailleurs, nous manquons également d'informations au sujet du report de trafic sur le réseau routier secondaire, en raison de la surcharge de trafic sur le réseau des routes nationales. Le TCS demande un monitoring de cette problématique, avec statistiques à l'appui, de manière à mieux permettre aux collectivités publiques de se coordonner pour apporter les réponses qui s'imposent aux jonctions entre ces différents réseaux. Compte tenu des impacts de ces reports de trafic sur les zones d'habitation limitrophes, les transports publics et individuels ainsi que sur la sécurité des usagers vulnérables, ces aspects doivent être documentés et traités de manière prioritaire.

Dans la foulée du rapport du Conseil fédéral sur le postulat Burkart relatif aux problèmes de circulation aux interfaces entre le réseau national et le réseau secondaire des agglomérations, nous demandons au Conseil fédéral de présenter les mesures concrètes qui sont/vont être prises pour éviter que de dangereux bouchons ne se forment jusqu'aux sorties d'autoroutes.

Plafond des dépenses pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement au sens d'adaptations des routes nationales sur la période 2024-2027

3. La hauteur du plafond de dépenses demandé pour les routes nationales sur la période 2024–2027 est-elle réaliste ?

Le plafond de dépenses lié aux tâches courantes n'appelle pas de commentaire particulier. Il s'agit de tâches récurrentes pour lesquelles les engagements tendent à stagner dans les années à venir. Nous appelons toutefois de nos vœux des financements plus ambitieux, destinés à améliorer l'utilisation des capacités, contrer le vieillissement et faire face à l'allongement du réseau. Ces derniers appelleraient une légère hausse des dépenses d'exploitation.

La hauteur du plafond de dépenses nous paraît toutefois réaliste pour la période sous revue et peut-être légèrement sous-évaluée pour la fin de la décennie, selon les chiffres présentés dans le tableau sur l'évolution des dépenses du FORTA (p. 61).

Programme de développement stratégique des routes nationales

4. Le programme de développement stratégique des routes nationales est-il complet par rapport au volume de projets pris en considération ?

Ce programme accorde la priorité à certains axes sur lesquels le fluidité et la sécurité doivent être améliorées et il nous paraît donc de ce point de vue adapté aux besoins de l'infrastructure globale. Compte tenu toutefois des importants blocages rencontrés par des axes priorités dans d'anciens programmes de développement stratégique, le TCS estime qu'il devient urgent de trouver des solutions concrètes, afin de permettre une planification et une réalisation beaucoup plus rapides des projets d'extension.

5. Que pensez-vous de la répartition des projets d'extension dans les horizons de réalisation et dans l'étape d'aménagement 2023 ?

Du point de vue du TCS, l'enjeu ne réside pas dans la répartition des projets sur la durée du programme mais plutôt dans la capacité à mener ces derniers à terme. L'expérience des étapes d'aménagement passées nous montre que de nombreux projets approuvés dans le cadre d'une nouvelle étape se trouvent remis en question par une avalanche d'oppositions au stade du projet définitif (ex : Crissier et Bypass Lucerne). Le bilan des projets d'extensions approuvés définitivement depuis l'époque du Fonds d'infrastructure à nos jours montre bien l'énorme décalage entre l'approbation politique, la libération du crédit et le début des travaux (ex : Genève Aéroport – Le Vengeron (2026), Crissier (2028), Bypass Luzern (2025), contournement de La Chaux-de-Fonds (2030), etc).

Le TCS attend donc de la Confédération davantage d'efficacité dans l'utilisation des moyens financiers consacrés aux adaptations des tronçons autoroutiers régulièrement surchargés. Il demande à cet effet le développement d'un plan de mesures, y compris légales, pour limiter les possibilités de blocage des projets définitivement approuvés et améliorer la fiabilité du programme d'aménagement des routes nationales.

Autres remarques

6. Quelles autres remarques souhaitez-vous formuler sur le projet mis en consultation ?

Le TCS appelle de ses vœux des solutions qui ne s'appuient pas sur des restrictions de trafic. Améliorer la fluidité du réseau passera prioritairement par des projets d'extension.

Dans une telle logique, nous demandons à ce titre la suppression, dans le message à venir, des deux mesures relatives à la tarification variable selon le lieu et l'heure et à la réservation de voies de circulation au covoitureurs.

La gestion du trafic par le biais du prix et la réservation de voies sur un réseau national largement saturé sont des mesures qui nécessitent un débat politique approfondi, qui ne peut être abordé dans le cadre d'une planification d'investissements.

Face au blocage de nombreux projets issus d'étapes d'aménagement antérieures (voir réponse à la question 5), le TCS s'interroge enfin quant au réalisme des perspectives d'investissements en faveur des extensions. Ces dernières sont listées dans le tableau concernant l'évolution des réserves du FORTA (rapport explicatif p. 61). Après avoir constaté dans les comptes de la Confédération, que cette dernière avait investi moins d'un milliard de francs entre 2010 et 2019 au titre de l'élimination des goulets d'étranglement/accroissement des capacités, soit un peu moins de 100 millions par an, et vu les nombreux blocages subis par les projets approuvés jusqu'ici, nous attendons de la Confédération qu'elle propose une stratégie et des solutions pour permettre les investissements de près de 4 milliards de francs prévus durant les années 2020 à 2027, soit plus de 500 millions par an. Un réel changement de paradigme financier, prévu dès l'instauration du programme d'élimination des goulets d'étranglement.

Ces questions nous intéressent évidemment aussi dans la perspective du changement annoncé de système pour le financement des infrastructures routières.



Appenzell Ausserrhoden

Präsident
Meienbergstrasse 40
9000 St. Gallen
www.tcsar.ch

Heinz Jucker
Tel G. +41 71 354 88 84
Mobile +41 79 217 71 68
heinz.jucker@tcsar.ch

TCS Sektion Appenzell Ausserrhoden, Meienbergstrasse 40, 9000 St. Gallen

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Herisau, 29. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Touring Club Schweiz (TCS) Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Der TCS Appenzell Ausserrhoden hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Soweit der TCS Appenzell Ausserrhoden dies beurteilen kann, ist er mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.

In keiner Weise ist der TCS Appenzell Ausserrhoden aber damit einverstanden, dass dem Zubringer Appenzellerland die Aufnahme ins STEP verweigert wird und nicht einmal im Realisierungshorizont 2040 erscheint. Wir fordern die unverzügliche Aufnahme des Zubringers ins STEP Nationalstrassen mit folgenden Begründungen:

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu.

Der Flaschenhals Herisau ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist daher nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien plötzlich nicht mehr gelten. Das kann nach Meinung des TCS Appenzell Ausserrhoden nicht hingenommen werden.

Der TCS Appenzell Ausserrhoden fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts. Täglich verkehren bis zu 20'000 Fahrzeuge auf diesem Streckenabschnitt. Der öffentliche Verkehr steckt meist im Stau fest und kann dadurch seine Aufgabe, die termingerechte Verbindung zum neuen Hub „Bahnhof Herisau“ zu gewährleisten, nicht erfüllen. Seit Jahrzehnten erdulden die Quartiere entlang der Alpsteinstrasse, der St. Gallerstrasse und der Gossauerstrasse die täglichen Staus, verbunden mit immensen Abgas- und Lärmimmissionen.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024 – 2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für den TCS Appenzell Ausserrhoden ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen.

Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar. Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Der TCS Appenzell Ausserrhoden beurteilt die Aufnahme der Kapazitäts-erweiterung 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich der TCS Appenzell Ausserrhoden nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer neuen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

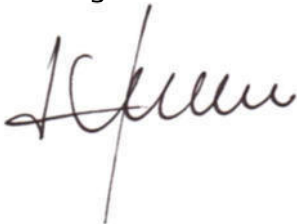
Aus diesem Grund fordert der TCS Appenzell Ausserrhoden, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Der Ausserrhoder Regierungsrat und die Innerrhoder Ständekommission kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Der TCS Appenzell Ausserrhoden teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass nun endlich die Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse
Touring Club Schweiz



Für den Vorstand TCS Appenzell Ausserrhoden
Heinz Jucker, Präsident

Kopie:

- Bundesparlamentarier des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden



St.Gallen-Appenzell I.Rh.

TCS Sektion
St.Gallen-Appenzell I.Rh.
Zürcher Strasse 475
9015 St.Gallen

Tel. 071 313 75 00
Fax 071 313 75 11
sektionsg@tcs.ch
www.tcs-sgai.ch

Service Center
St.Gallen
Sevelen
Eschenbach

Tel. 071 313 75 00
Tel. 081 785 36 56
Tel. 055 292 10 01

stgallen@tcs.ch
sevelen@tcs.ch
eschenbach@tcs.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St. Gallen, 28. April 2022
E-Mail: sektionsg@tcs.ch
www.tcs-sgai.ch

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum genannten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Der seit 10 Jahren bestehenden IG Engpassbeseitigung gehören alle wesentlichen Wirtschafts- und Verkehrsverbände in St.Gallen, Thurgau und den beiden Appenzell an. So sind Mitglieder insbesondere die Gewerbeverbände von Kanton und Stadt St.Gallen, der HEV Kanton und Stadt St.Gallen, die Wirtschaft Region St.Gallen, der TCS-Sektion St.Gallen-Appenzell, der ACS St.Gallen-Appenzell, die Astag Sektion Ostschweiz/Liechtenstein, der Gewerbeverband Kanton Thurgau, die IHK St.Gallen-Appenzell, die WSGO – Wirtschaft St.Gallen-Ost, die IVW – Industrie- und Gewerbeverein Winkeln sowie Pro City St.Gallen. Weitere Mitglieder sind auch die bürgerlichen Parteien FDP. Die Liberalen Kanton und Stadt St.Gallen, die CVP von Kanton und Stadt St.Gallen sowie die SVP von Kanton und Stadt St. Gallen.

3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St. Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat denn auch bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschritt 2023 aufnimmt.



St.Gallen-Appenzell I.Rh.

TCS Sektion
St.Gallen-Appenzell I.Rh.
Zürcher Strasse 475
9015 St.Gallen

Tel. 071 313 75 00
Fax 071 313 75 11
sektionsg@tcs.ch
www.tcs-sgai.ch

Service Center

St.Gallen Tel. 071 313 75 00
Sevelen Tel. 081 785 36 56
Eschenbach Tel. 055 292 10 01

stgallen@tcs.ch
sevelen@tcs.ch
eschenbach@tcs.ch

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus, mit entsprechend negativen Folgen für die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg隧nells die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Die IG Engpassbeseitigung wird sich auch in Zukunft mit grossem Engagement dafür einsetzen, dass die Planungs- und Umsetzungsarbeiten auch auf kantonaler und städtischer Ebene mit Hochdruck weitergehen.

Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt.

Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland

Im Rahmen der nächsten Schritte des STEP sind nach unserer Auffassung auch die beiden für die Ostschweiz ebenfalls wichtigen Projekte der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland aufzunehmen.

Die BTS entlastet vier Städte und acht Gemeinden vom Durchgangsverkehr und eröffnet Potenziale zur Verbesserung der bestehenden Situation in den Ortskernen. Die Bevölkerung des Kantons Thurgau hat über diese Projekte ebenfalls abgestimmt und zu ihnen deutlich Ja gesagt.

Auch der Zubringer Appenzellerland muss aus Sicht der IG mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Er kann die vorhandenen Verkehrsprobleme in Gossau, lösen, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet gleichzeitig Herisau von einem heute starken Durchgangsverkehr.

Für die Kernregion Ostschweiz sind die beiden Projekte Bodensee-Thurtal-Strasse und Zubringer Appenzellerland ebenfalls von grosser Relevanz.

Zusammenfassung

Die IG Engpassbeseitigung begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg隧nnel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschritt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt.



St.Gallen-Appenzell I.Rh.

TCS Sektion
St.Gallen-Appenzell I.Rh.
Zürcher Strasse 475
9015 St.Gallen

Tel. 071 313 75 00
Fax 071 313 75 11
sektionsg@tcs.ch
www.tcs-sgai.ch

Service Center

St.Gallen Tel. 071 313 75 00
Sevelen Tel. 081 785 36 56
Eschenbach Tel. 055 292 10 01

stgallen@tcs.ch
sevelen@tcs.ch
eschenbach@tcs.ch

Die weiteren Ostschweizer Projekte der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und der Zubringer Appenzellerland sollen darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Wir danken für Ihre Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Marcel Aebischer, Sektionspräsident



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

Einschreiben
Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Dürnten, 28. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend erhalten Sie unsere Antworten und Ausführungen zum Fragenkatalog.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja, die Gruppe Zürcher Oberland der TCS Sektion Zürich begrüsst die Vorlage.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Das Schliessen von Netzlücken sollte zeitgleich wie die Kapazitätserweiterungen vorgenommen werden. Aus der Sicht unserer Gruppe hat das Projekt zur Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn N15 oberste Priorität.

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?

Die Mittel sollten erweitert werden für die planerische Weiterbearbeitung für Projekte, die noch nicht im Ausbauschnitt 2023 enthalten sind, obwohl sie aufgrund der Beurteilung des ASTRA einer Bearbeitung bedürfen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja, das Entwicklungsprogramm ist in seiner Gesamtheit vom Umfang her ausreichend. Unsere Gruppe beurteilt vor allem die Lückenschliessung in der Oberlandautobahn N15 und die Glattalautobahn als dringliche Anliegen, die für ein gut funktionierendes Gesamtnetz im Wirtschaftskanton Zürich von hoher Bedeutung sind. Der Bundesrat hat den Bedarf erkannt und die Gründe für den Ausbau treffend beschrieben. Wir danken für die Berücksichtigung.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Ja, die zugewiesenen Projekte sollen im Ausbauschnitt 2023 vorangebracht werden. Die beiden Projekte im Kanton Zürich, die Lückenschliessung in der Oberlandautobahn sowie der Bau der Glattalautobahn, haben vom Projektierungsstand noch nicht ganz die Umsetzungsreife erreicht und sind deshalb voranzutreiben.

Insbesondere sollten bei der Oberlandautobahn, die noch nötigen Planungsarbeiten unverzüglich an die Hand genommen werden, damit die definitive Routenführung festgelegt werden kann. Dieses Projekt sollte aufgrund der jetzigen bereits unzumutbaren Belastung der Gemeinden und dem überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum dringend vorangezogen werden.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Das Bevölkerungswachstum im Kanton Zürich wird vom Statistischen Amt des Kantons im Szenario «Trend ZH 2021» bis ins Jahr 2050 auf 29%, auf total 2 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern geschätzt. Im Zürcher Oberland und im Glattal soll die Bevölkerung um rund 30% wachsen. Dies ist im Vergleich zum schweizweiten Schnitt von 20% (Bfs, 2020) weit überdurchschnittlich. Dieses Wachstum führt auch bei ausgebautem ÖV zu mehr Autoverkehr.

Schon heute sind die Strassenkapazitäten ungenügend. Der Zustand ist in den dichtbesiedelten Ortschaften, die unter der Lücke in der Oberlandautobahn leiden, schon länger untragbar. Aufgrund der Autobahnlücke zwingen sich täglich 30'000 Fahrzeuge durch Kern-, Wohn- und Gewerbezone, betroffen sind die Gemeinden Aathal-Seegräben, Wetzikon und Hinwil. Bei Stau bildet sich Schleichverkehr in den Quartieren und Ausweichverkehr in andere Gemeinden, was die Lebensqualität beeinträchtigt. Der hohe Anteil des Schwerverkehrs bringt Lärm sowie Luftverschmutzung und beim Fuss- und Veloverkehr leidet die Verkehrssicherheit.

Der Bahnhof Wetzikon ist ein wichtiger Umsteigeknoten des ÖV mit 11 Buslinien und täglich rund 30'000 Personen. Der Busverkehr wird heute massiv ausgebremst. Die Zuverlässigkeit und damit auch die Attraktivitäten des ÖV leiden aufgrund von verpassten Anschlüssen und Zeitverlust.

Spätestens seit dem Bundesgerichtentscheid von 2012 ist in Bezug auf die Umweltverträglichkeit bei allen Interessenvertretern eine hohe Sensibilität vorhanden. Bei der Ausarbeitung der vorliegenden Routenvarianten wurde dem Umweltschutz bereits höchste Priorität eingeräumt. Der Planungsstand ist diesbezüglich weit fortgeschritten.

Wir bitten den Bundesrat aufgrund des grossen Handlungsdrucks, die Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn beim Realisierungshorizont vorzuziehen, die noch nötigen Planungsarbeiten baldmöglichst an die Hand zu nehmen und die erforderlichen finanziellen Mittel dafür zur Verfügung zu stellen.

TCS Gruppe Oberland

Sektion Zürich

Postfach 376

8623 Wetzikon

Die Präsidentin:



Ramona Moser-Hess



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Volketswil, 27. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend erhalten Sie unsere Antworten und Ausführungen zum Fragenkatalog.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

[Ja, der TCS Zürich begrüsst die Vorlage.](#)

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

[Das Schliessen von Netzlücken sollte mit derselben Dringlichkeit wie die Kapazitätserweiterungen an die Hand genommen werden. Diesbezüglich hat das Projekt zur Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn N15 für den TCS Zürich erste Priorität.](#)

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?

[Wünschenswert wären finanzielle Mittel für die vorgezogene planerische Weiterbearbeitung von Projekten mit späterem Realisierungshorizont.](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja, das Entwicklungsprogramm ist in seiner Gesamtheit vom Umfang her ausreichend. Aus Sicht des TCS Zürich sind vor allem die Lückenschliessung in der Oberlandautobahn N15 und die Glattalautobahn dringliche Anliegen, die für ein gut funktionierendes Gesamtnetz im Wirtschaftskanton Zürich von hoher Bedeutung sind. Der Bundesrat hat den Bedarf erkannt und die Gründe für den Ausbau treffend beschrieben. Wir danken für die Berücksichtigung.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Ja, die zugewiesenen Projekte sollen im Ausbauschnitt 2023 vorgebracht werden. Die beiden Projekte im Kanton Zürich, die Lückenschliessung in der Oberlandautobahn sowie der Bau der Glattalautobahn, haben vom Projektierungsstand noch nicht ganz die Umsetzungsreife erreicht.

Wichtig wäre es insbesondere bei der Oberlandautobahn, die noch nötigen Planungsarbeiten unverzüglich an die Hand zu nehmen, damit die definitive Routenführung festgelegt werden kann. Für dieses Projekt ist aufgrund der heute schon unzumutbaren Belastung in den betroffenen Gemeinden und dem weiterhin überdurchschnittlichen Bevölkerungswachstum ein Vorziehen in einen früheren Ausbauschnitt angezeigt.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Das Bevölkerungswachstum im Kanton Zürich wird vom Statistischen Amt des Kantons im Szenario «Trend ZH 2021» bis ins Jahr 2050 auf 29%, auf total 2 Mio. Einwohnerinnen und Einwohnern geschätzt. Im Zürcher Oberland und im Glattal soll die Bevölkerung um rund 30% wachsen. Dies ist im Vergleich zum schweizweiten Schnitt von 20% (Bfs, 2020) weit überdurchschnittlich. Dieses Wachstum führt auch bei ausgebautem ÖV und zunehmender Attraktivität des Velos zu mehr Autoverkehr.

Schon heute sind die Strassenkapazitäten ungenügend. Der Zustand ist in den dichtbesiedelten Ortschaften, die unter der Lücke in der Oberlandautobahn leiden, schon länger untragbar. Auf sechs der neun Kilometern zwängen sich zwischen den beiden heutigen Autobahnenden in Uster und in Hinwil die Fahrzeuge seit 33 Jahren durch Kern-, Wohn- und Gewerbebezonen. Hier verkehren mittlerweile täglich 30'000 Fahrzeuge durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Wetzikon und Hinwil. Bei Stau bildet sich Schleichverkehr in den Quartieren und Ausweichverkehr in andere Gemeinden, was die Lebensqualität beeinträchtigt. Der hohe Anteil des Schwerverkehrs bringt Lärm sowie Luftverschmutzung und beim Fuss- und Veloverkehr leidet die Verkehrssicherheit.

Der Bahnhof Wetzikon ist ein wichtiger Umsteigeknoten des ÖV mit 11 Buslinien und täglich rund 30'000 Personen. Der Busverkehr wird heute massiv ausgebremst. Die Zuverlässigkeit und damit auch die Attraktivitäten des ÖV leiden aufgrund von verpassten Anschlüssen und Zeitverlust.

Spätestens seit dem Bundesgerichtentscheid von 2012 ist in Bezug auf die Umweltverträglichkeit bei allen Interessenvertretern eine hohe Sensibilität vorhanden. Bei der Ausarbeitung der vorliegenden Routenvarianten wurde dem Umweltschutz bereits höchste Priorität eingeräumt. Der Planungsstand ist diesbezüglich weit fortgeschritten.

Wir bitten den Bundesrat aufgrund des grossen Handlungsdrucks, die Schliessung der Lücke in der Oberlandautobahn beim Realisierungshorizont vorzuziehen, die noch nötigen Planungsarbeiten baldmöglichst an die Hand zu nehmen und die erforderlichen finanziellen Mittel dafür zur Verfügung zu stellen.

TCS Sektion Zürich
Geissbühlstrasse 24/26
8604 Volketswil



Dr. Thomas Lüthy
Präsident



Andreas Häuptli
Geschäftsführer

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Weinfelden, 11. April 2022

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Teilnahme an der vorliegenden Vernehmlassung. Als grösster Wirtschaftsverband im Kanton vertritt der Thurgauer Gewerbeverband die Interessen von fast 7000 Betrieben, welche jeden Tag das Strassennetz nutzen. Wir unterbreiten Ihnen unsere Antworten wie gewünscht in der Form der zugestellten Vorlage.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir danken dem Bund für die Ausarbeitung der Vorlage, in welcher er zahlreiche Aspekte berücksichtigt und in weiten Teilen Weitsichtigkeit hinsichtlich der Planung und Instandhaltung des Nationalstrassennetzes zeigt. Der Bund hat in der Vernehmlassungsvorlage deutlich gemacht, dass er eine Vielzahl von Ansprüchen und Herausforderungen bei der Planung des schweizerischen Strassennetzes berücksichtigt, was wir als positiv bewerten. Wir begrüssen auch die Überlegungen zu den alternativen Massnahmen zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens sowie das Erkenntnis der fehlenden Wechselwirkung zwischen Infrastrukturprojekten auf Strassen und Schienen. Ebenfalls zu begrüssen ist die Berücksichtigung der Bodenstrategie Schweiz, Verringerung der Lärmbelastung und schliesslich auch der Strategie zur Biodiversität. Wir erachten die Herangehensweise an die wachsenden Herausforderungen im Bereich Strassenverkehr grundsätzlich als zielführend und sind erfreut über die detaillierte Auseinandersetzung, die aus den im 1. Kapitel des erläuternden Berichts enthaltenen Überlegungen zu erkennen ist. Gestützt auf diese Erkenntnisse sind wir daher mit dem Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027 und dem Verpflichtungskredit in den Grundzügen einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Zwei Themen wurden aus unserer Sicht zu wenig berücksichtigt:

Verzögerung der Netzbeschluss-Strecken (NEB-Strecken) Projekte

Wir stellen fest, dass trotz der umfassenden Beurteilung die Erweiterungen einiger problematischer Streckenabschnitte nicht in das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurden. Insbesondere die Bedeutung des Ausbaus von NEB-Strecken für die Bewältigung des regionalen Verkehrsaufkommens wurde zu wenig berücksichtigt und es lässt sich eine Ungleichbehandlung der städtischen und ländlichen Gebiete sowie auch der Nationalstrassen und NEB-Strecken erkennen. Wir erwarten daher in der Botschaft an das Parlament einen Vorschlag, wie der Bund die NEB-Projekte schnellstmöglich zu untersuchen gedenkt, da diese Ergebnisse vorliegen müssen, bevor die nächste STEP-Vernehmlassung erfolgt.

Der Kanton Thurgau wartet schon lange auf den Ausbau der kantonalen Hauptverkehrsachsen. Der Thurgauer Gewerbeverband erachtet den Vorlage in der aktuellen Form als zentrales Hindernis in der Entwicklung und Förderung der Thurgauer Wirtschaft. Wir sind daher mit der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und dem Entschluss zum Ausbauschnitt 2023 sowie zum STEP Nationalstrassen nicht einverstanden.

Vermeidlicher Negativtrend des Verkehrsaufkommens

Der Bund will im Rahmen der Klimastrategie 2050 die Treibhausmissionen auf Netto-Null senken. Hierfür setzt er im Bereich des Strassenverkehrs auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Die gewollten Ziele der Reduktion von Emissionen sowie die Elektrifizierung haben jedoch nicht zur Folge, dass in der Schweiz künftig weniger Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Gegenteilig wird aus heutigem Standpunkt eine weitere Zunahme des Verkehrs prognostiziert. Insbesondere in den ländlichen Gebieten wie dem Thurgau wird das Auto weiterhin das Hauptfortbewegungsmittel bleiben. Dieser Aspekt wird vom Bund zu wenig berücksichtigt. Der Netzausbau wird unabhängig von der Elektrifizierung und den übrigen Zielen der Klimastrategie benötigt.

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?

Das Verhältnis zwischen den Streckenkilometern der NEB-Strecken zu denjenigen der Nationalstrassen ist um ein fast dreissigfaches höher als das Verhältnis des veranschlagten Finanzierungsbedarfes für die NEB-Strecken und desjenigen für die Nationalstrecken. In anderen Worten berücksichtigt der Bund die Bedeutung der NEB-Strecken für den kantonalen Verkehrsfluss zu wenig in seiner Allokation von finanziellen Ressourcen. Dabei haben kantonale Netzerweiterungen für die regionale Verkehrsbewältigung eine mindestens ebenso grosse Bedeutung wie die Erweiterung von Nationalstrecken für die nationale Verkehrsbewältigung. In diesem Sinne ist der Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen 2024–2027 nur in beschränkter Masse nachvollziehbar. Es wäre wünschenswert, dass für die NEB-Strecken ein höheres Mass an finanziellen Ressourcen zur Verfügung steht.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Das STEP Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang unvollständig. Der Thurgauer Gewerbeverband fordert, dass das schon über 10 Jahre alte Projekt der **Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)** endlich umgesetzt wird. Der Bund hat per 1. Januar 2020 die NEB-Strecken in das Nationalstrassennetz übernommen. Von den 16 eingereichten kantonalen Erweiterungsprojekten wurde die Vorarbeit in den meisten Fällen bereits umfassend von den Kantonen erbracht. Mit der Nichtaufnahme des grössten Teiles dieser umsetzungsreifen Lösungen hindert der Bund unnötigerweise die Realisierung der NEB-Strecken, für welche er die Verantwortung übernommen hat. Die Tatsache, dass die kantonale Planung der BTS bereits vor über 10 Jahren begann und die Vorarbeit geschlossen ist, zeugt von der Dringlichkeit des Projektes aus Sicht des Kantons. Mit der Verzögerung der Umsetzung des grössten Teiles eingereichten kantonalen Projekte bleibt die prekäre Situation in den betroffenen Gebieten weiterhin bestehen.

Im erläuternden Bericht wird auf S. 29 festgehalten:

«Sobald Projekte aus dem Realisierungshorizont 2030 den benötigten Planungsstand erreicht haben, werden sie für die Aufnahme in einen Ausbauschnitt vorgeschlagen. Es handelt sich dabei um die Projekte, die innerhalb der nächsten Berichtsperiode voraussichtlich Baureife erlangen werden.»

Die Aufnahme der drei kantonalen Projekte in den Entwicklungsschritt 2023 begründet der Bund auf S. 38 ff. wie folgt:

«Ihre zentralen Stärken liegen in den aktuellen Unterlagen, dem weit fortgeschrittenen Projektstand sowie dem gut dokumentierten und durchgeführten Planungsprozess. Sie liegen auf Abschnitten mit grossem Problemdruck und erfüllen die Anforderungen an eine umfassend erfolgte planerische Abstimmung.»

Der Bericht hält fest, dass auch das Projekt BTS einen «umfassenden Planungsprozess durchlaufen» hat und «im kantonale Richtplan verankert» ist. Die «hohe Bedeutung des Vorhabens für die Region und die Anstrengungen des Kantons Thurgau für die Erarbeitung einer mehrheitsfähigen Lösung» wird vom Bunds sogar zweifach im Bericht anerkannt (S. 42 und S. 96). Angesichts der obigen Ausführungen ist dem Thurgauer Gewerbeverband nicht verständlich, warum die Bodensee-Thuratal-Strasse (BTS) nicht in den nächstgelegenen Realisierungshorizont oder zumindest in das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde. Unsere Kritik zum Entscheid über die Nichtaufnahme der BTS gestaltet sich wie folgt:

4.1 Umfassendes Projekt inkl. Volksentscheid

Der Bund verkennt zunächst (S. 91 des Berichtes), dass es sich beim Projekt BTS nicht um ein Vorprojekt, sondern um ein fertiges Projekt handelt, welches der Kanton Thurgau Ende November 2019 eingereicht hat. Der Kanton Thurgau hat die Probleme bereits umfassend analysiert und dabei auch die beiden Varianten «neue Nationalstrasse» sowie "Umfahrungsstrassen" (lokale, siedlungsnah und siedlungsferne Umfahrungen) sorgfältig abgewogen, wobei die Variante der BTS als Hauptverkehrsstrasse in ihren Vorteilen überwog. Eine Volksabstimmung und zahlreiche Optimierungen zugunsten von Siedlung, Landschaft, Landwirtschaft wurden bereits durchgeführt. Das Projekt entspricht einem «Generellen Projekt» des ASTRA und richtet sich nach der Nationalstrassengesetzgebung des Bundes. Zum Projektdossier gehören knapp 600 Pläne und rund 80 Berichte. In über 250 Gesprächen wurden die Bedürfnisse der Regionen, Gemeinden, Verbände und Grundeigentümer erörtert und im Projekt bestmöglich berücksichtigt. Der Thurgauer Gewerbeverband erachtet es als besorgniserregend, dass der Bund angesichts dieser ausgeprägten Vorarbeit des Kantons zum Projekt BTS die Absicht äussert, das gesamte Projekt noch einmal «umfassend zu prüfen» und dabei auch «grundsätzliche Alternativen» in Betracht zu ziehen. Dies führt nur zur weiteren Verzögerung der Umsetzung der BTS und lässt derweil die Verkehrsproblematik auf den Thurgauer Hauptachsen weiterhin ansteigen.

4.2 Positiver Volksentscheid bleib unberücksichtigt

Die sorgfältige Planung unter Berücksichtigung aller Anspruchsgruppen und Vorgaben hat zu einer hohen Akzeptanz bei der Bevölkerung sowie den Städten und Gemeinden geführt. Der positive Entscheid des Thurgauer Stimmvolkes zur BTS im Jahre 2012 wird jedoch an keiner Stelle des Berichtes erwähnt oder berücksichtigt, was ein Affront gegenüber der direkten Demokratie und dem schweizerischen Föderalismus darstellt.

4.3 Ungleichbehandlung zwischen Projekten zu NEB-Strecken

Das Projekt BTS ist in etwa mit dem Projekt Zürcher Oberlandautobahn (OLA) vergleichbar: Sie schliesst wie die BTS Lücken im Nationalstrassennetz, enthält flankierende Massnahmen, ist räumlich ebenfalls abgestimmt, entspricht gleichsam den Anforderungen an Nationalstrassen und weist ähnlich hohe Kosten wie die BTS auf. Auch hinsichtlich der «Dringlichkeit» ist das Projekt OLA vergleichbar zur BTS, wenn die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) betrachtet werden:

<u>Oberlandautobahn:</u>	<u>BTS:</u>
<ul style="list-style-type: none">• DTV Aathal: 28'900,• DTV zwischen Wetzikon und Hinwil Höhe Bossikon: 17'500	<ul style="list-style-type: none">• DTV Amriswil: 23'000• DTV Weinfelden: 18'600• DTV Bürglen: 17'000

Während jedoch die BTS ein fertig eingereichtes Projekt ist, steht die OLA noch in Ausarbeitung; es sind noch weitere Studien nötig für die Festlegung der Route. Die OLA entlastet vor allem die Stadt Unterwetzikon sowie Teile von Aathal und Hinwil, wobei es sich bei den letzteren vor allem um Industriegebiete und Fabrikbauten handelt. Die heutige N23 hingegen verläuft mitten durch 2 Städte und 10 Dörfer. Auch wenn die einzelnen DTV teilweise tiefer sind, ist eine Entlastung der betroffenen Ortschaften, bei denen grösstenteils Wohnzonen durchfahren werden, ebenso nötig wie im Projekt OLA. Der Bund hingegen berücksichtigt Aspekte, welcher er beim Projekt OLA positiv erwähnt, bei der BTS gar nicht oder unzureichend. Wir unterstützen die in das STEP Nationalstrassen aufgenommenen Projekte auf NEB-Strecken und damit auch die OLA, fordern aber eine Gleichbehandlung innerhalb der Projekte.

4.4 Kosten

Der Bund erachtet die Kosten der BTS als zu hoch, gibt jedoch keine Gründe für diese Einschätzung an. Die BTS gehört mit einem Preis von ca. 52 Millionen Franken pro Kilometer Strecke im Vergleich mit den anderen NEB-Strecken-Projekten zu den günstigeren Vorhaben. Der Kanton Thurgau hat zur Feststellung der volkswirtschaftlichen Effizienz der BTS eine umfassende Analyse durchgeführt. Durch die deutlich verkürzten Reisezeiten und die verbesserte Verkehrssicherheit, welche auch von volkswirtschaftlichem Nutzen sind, ergibt sich in der Bilanz eine positive Nutzen-Kosten-Differenz. Angesichts der Tatsache, dass bei der Planung der BTS Aspekte beachtet wurden, die auch der Bund im Rahmen der Planung des Nationalstrassennetzes berücksichtigt – wie eingangs erwähnt etwa Lärmschutz, Biodiversität und Bodennutzung – sind die Kosten im Rahmen und geben daher keinen Anlass zu einer umfassenden Neubeurteilung des Projektes.

4.5 Flächenbedarf und Raumkonzept Schweiz

Der Kanton Thurgau hat seinen Richtplan an die Anforderungen des revidierten Raumplanungsgesetzes (RPG) angepasst. Im Zentrum der damaligen Änderung stand die Überarbeitung der Richtplankapitel «Raumkonzept» sowie auch «Siedlung» und «Verkehr». Der Bundesrat hat den Richtplan an seiner Sitzung vom 4. Juli 2018 genehmigt. Etwaige "Verträglichkeitsprobleme" der BTS wurden dabei nicht beanstandet. Die Kritik des Bundes, dass die geplante BTS einen hohen Flächenbedarf aufweist und beträchtliche Eingriffe in die Landschaft bedingt, kommt unerwartet, da der Kanton Thurgau hinsichtlich der Raumnutzung eine grosse Vorarbeit geleistet hat: der Flächenbedarf für die BTS beträgt rund 82 ha. Davon sind rund 62% versiegelte Fläche und rund 38% Böschungen und Grünflächen. Der Verlust von Fruchtfolgeflächen wird durch Bodenaufwertungsmaßnahmen kompensiert. Eine «günstigere» Lösung der BTS hinsichtlich der Raumnutzung (unter Berücksichtigung der übrigen Kriterien) ist aus unserer Sicht kaum möglich.

In der Schweiz herrscht kein Primat der Raumplanung. Dennoch wandelt der Bundesrat das Raumkonzept Schweiz immer stärker von einem Konzept in ein Kriterium um, wenn es um die Verteilung von Mitteln und die Planung von Infrastrukturvorhaben geht. Angesichts der geltenden Raumkonzeptes wird dadurch der ländliche Raum immer stärker marginalisiert wird, was aus unserer Sicht nicht zielführend ist und daher auf Unverständnis stösst.

4.6 Hohe nationale Bedeutung und Entlastung der Ortschaften

Das Teilprojekt Raumentwicklung zeigt die Weitsichtigkeit des Kantons Thurgau und der Thurgauer Gemeinden und stellt das Projekt BTS in einen gesamtplanerischen Kontext. Bislang erfolgt der gesamte Verkehr in diesem Gebiet auf der N23, welche mitten durch die Ortschaften Märstetten, Weinfeld, Bürglen, Riedt/Erlen, Amriswil, Biessenhofen, Neukirch-Egnach, Steinebrunn und weitere Dörfer verläuft. Das Projekt entlastet nicht nur die Ortschaften, welche insbesondere zu Stosszeiten von massivem Durchgangsverkehr belastet sind, sondern stellt auch eine Verbindung zwischen dem Zubringer A23 in Bonau und der Anbindung A1.1 in Arbon West her. Damit würde das Nationalstrassennetz bis zum Bodensee ausgebaut, was gemäss der Zielsetzung im erläuternden Bericht ebenfalls von nationaler Bedeutung sein muss.

4.7 Erfüllung der Zielsetzung, besser als im Status Quo

Die Linienführung der BTS erfüllt den Grundsatz zur Bündelung der Infrastrukturen und vermeidet das Entstehen von Restflächen. Auch verbindet sie den Thurgau mit den benachbarten kantonalen Wirtschaftsräumen, was die Zielsetzung von Nationalstrassen (Verbindung aller Landesteile sowie der Attraktivität von Wohn- und Wirtschaftsstandorten) gem. S. 2 des Berichtes in einem weitaus höheren Masse erfüllt, als dies die aktuelle N23 tut. Die Verträglichkeit mit der Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplätzen, welche der Bund beim Projekt BTS als problematisch einstuft, ist mit dem Verlauf der bisherigen N23, welche direkt durch die Ortschaften führt, viel niedriger. Zudem wird dadurch das raumplanerische Ziel der Innenentwicklung behindert, da Bauten in unmittelbarer Nähe zu stark befahrenen Hauptstrassen keine hohe Attraktivität aufweisen. In dieser Hinsicht bietet die BTS eine klare Besserung.

4.8 Ungleichbehandlung zwischen städtischen und ländlichen Regionen

Die in den Ausbauschnitt 2023 aufgenommenen Strecken zeigen eine Bevorzugung der Zentren und Agglomerationen. Auch wenn uns verständlich ist, dass die Verkehrsproblematik in dicht besiedelten Gebieten tendenziell grösser ist, erscheint es als unangemessen, dass Investitionen nur noch in die Zentren und Agglomerationen fließen. Eine zu starke Fokussierung auf diese Gebiete wird den schweizerischen Verhältnissen nicht gerecht, denn auch die ländlichere Schweiz mit ihrer Bevölkerung und Wirtschaft hat Anrecht auf eine gut ausgebaute Infrastruktur. Insbesondere im Thurgau, welcher in den letzten Jahren überproportional gewachsen ist, wären höhere Investitionen in die Nationalstrassen-Infrastruktur gerechtfertigt und angebracht.

4.9 BTS ist kein Ausbauschnitt, sondern Nachholbedarf

Das markante Bevölkerungswachstum der letzten 30 Jahre geht der Entwicklung der Infrastrukturen voraus. Viele Nebenstrassen im Kanton Thurgau haben bereits die Funktion einer de facto Hauptstrasse übernommen, da der private Verkehr aufgrund hoher Auslastungen der Hauptstrassen bereits auf die Nebenstrassen auszuweichen beginnt. Der ländliche Kanton Thurgau kann die erhöhte Auslastung – anders als dies in dichter besiedelten Gebieten möglich ist – nicht durch den Ausbau von ÖV-Verbindungen lösen. Die BTS ist (als Gesamtpaket zusammen mit der OLS) daher ein Projekt, welches nicht den Ausbau-, sondern vielmehr den Nachholbedarf im Bereich des Strassenverkehrsnetzes verwirklicht.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Angesichts der im Bericht festgehaltenen starken Auslastung von Nationalstrassen und der hohen Zahl von 30'230 Stautunden erachten wir die Anzahl der in das STEP Nationalstrassen aufgenommenen Projekte als zu gering. Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Es gibt von unserer Seite keine weiteren Bemerkungen zur Vorlage.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Eingabe.

Für den Thurgauer Gewerbeverband



Hansjörg Brunner
Präsident



Nationalrätin Diana Gutjahr
Vizepräsidentin



Rico Kaufmann
Vizepräsident

Weinfelden, 2.April 2022

Eidg. Dep. für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
(netzplanung@astra.admin.ch)

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes sind wir **einverstanden**. Gerne aber äussern wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Allgemeine Bemerkungen

Wir sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden. Die Kriterien, nach denen die Projekte beurteilt und in die Ausbauschritte aufgenommen werden sind nach unserer Meinung sachgerecht.

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

Der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 ist für uns nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

Weitere Bemerkungen

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein. 1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfeld). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamt-schweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen, –sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

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 „Motorisierten Individual Verkehr“ würde zusätzlich Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur und Zürich Nord geführt.

Potenzial des öV; Konkurrenzierung des öV.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfeld täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. Was die Lärmbelastung einfach in andere Gebiete verlegt, also eher erhöht und nicht senkt. Die heute von der neuen Linienführung neu betroffenen Geländeabschnitte beeinträchtigen nicht nur heute vom Verkehr unberührten Geländekammern, sondern auch historisch gewachsene Ortsbilder und Weiler. Gegenüber der historischen Aufwertung von entlasteten Ortsdurchfahren sind wir sehr skeptisch eingestellt und wir werten unsere Argumente als viel gewichtiger.

Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich wie einst im unteren Rheintal nicht bewährt und musste anschliessend auf die heutige richtungsgetrennte Strasse erweitert werden. Neue Strassen ziehen aus Erfahrung vermehrten Verkehr an.

Der Netzbeschluss von 2012: *«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.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

Die Thurgauer Umweltverbände, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre. Die Finanzierung durch den Bund als Hauptargument hat der damaligen Abstimmung die Mehrheit gebracht, unsere Argumente zum Schutz von Landschaft und Umgebung fanden in diesem Umfeld zuwenig Gehör.

Mit freundlichen Grüssen

Uwe Moor
Präsident

Gianni Christen
Geschäftsführer



Vernehmlassungsantwort der Thurgauer regionalen Arbeitgeberverbände

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga,
Sehr geehrte Damen und Herren

Die regionalen Arbeitgeberverbände im Kanton Thurgau nehmen die Möglichkeit wahr, sich gemeinsam im Rahmen der Vernehmlassung zum aktualisierten Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen zu äussern. Wir möchten damit betonen, dass es sich bei der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) keinesfalls um ein lokales Projekt handelt, sondern der gesamte Kanton darauf angewiesen ist.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Die Arbeitgeberverbände sind überrascht über die Zuteilung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) zu den «zu überprüfenden Projekten». Aufgrund des Planungsstandes, des Problemdrucks und der Unterstützung in der Bevölkerung hatten die Wirtschaftsverbände damit gerechnet, die BTS im aktuellen STEP und im Ausbauschritt 2023 vorzufinden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Arbeitgeberverbände sind der Ansicht, dass der Kanton Thurgau in der Vernehmlassungsvorlage vernachlässigt wird. Es zeigt sich eine klare Diskrepanz zwischen den Investitionen in die Strassenverkehrsinfrastruktur in der gesamten Ostschweiz im Verhältnis zu deren Bevölkerungswachstum. Alleine der Kanton Thurgau vermeldet in den vergangenen 60 Jahren ein Bevölkerungswachstum von über 73% und gehört damit zu den am stärksten wachsenden Kantonen. Trotz dieser dynamischen Bevölkerungsentwicklung zeichnen die Investitionen in das Ostschweizer Nationalstrassennetz im Zeitraum von 1990 bis 2016 aber ein ernüchterndes Bild: Von total 36 Mrd. Franken sind in 26 Jahren lediglich 2.7% oder insgesamt 960 Mio. Franken in das Nationalstrassennetz der Kantone Thurgau und St. Gallen geflossen. Damit lag und wird die Ostschweiz auch in Zukunft auf dem letzten Platz im Regionenvergleich liegen.

Ausserdem stellen wir fest, dass der Fokus der Vernehmlassungsvorlage klar auf Investitionen in städtische Gebiete und den Agglomerationen liegt. Diesem Fokus möchten wir klar widersprechen. Ländliche Regionen, welche sich stark entwickeln, sind überproportional auf eine funktionierende Strasseninfrastruktur angewiesen. Die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist in ländlichen Regionen deutlich weniger leistungsfähig als in städtischen Gebieten und den Agglomerationen. Für unseren Wirtschaftsstandort ist eine leistungsfähige Nationalstrassen-Infrastruktur deshalb von grösster Bedeutung, gerade auch im Hinblick auf die Rekrutierung von neuen Arbeitskräften. Mit der aktuellen Fokussierung der Ausbauprojekte jedoch werden die ländlichen Regionen in der Entwicklung klar benachteiligt und gebremst.

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?

Die Arbeitgeberverbände fordern eine Aufnahme der Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) in den Ausbauschnitt 2024 und eine entsprechende Anpassung des Umfangs des Zahlungsrahmens.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Aus Sicht der Thurgauer regionalen Arbeitgeberverbände fehlt im aktuellen STEP das Projekt der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS).

Die Bodensee-Thurtal-Strasse ist für die Wohnbevölkerung und die Lebensqualität in der gesamten Region von hoher Bedeutung. Die aktuelle Strassenverbindung (N23) führt durch zwei Städte und zehn Dörfer: Das belastet die Anwohnerinnen und Anwohner mit Lärm und Verkehrsproblemen, bringt Sicherheitsprobleme und verhindert die Siedlungsentwicklung nach innen. Deshalb muss mit der BTS und mit ihr verbunden der Oberlandstrasse (OLS) eine Strasse geschaffen werden, welche ausserhalb der Siedlungsräume liegt und die N23 entlastet.

Der durchschnittliche Tagesverkehr beträgt in Weinfelden 20'100 Fahrzeuge, in Amriswil gar 23'000. Auf der N23 hat es 70 Fussgängerstreifen, 16 Kreisel, 15 Bushaltstellen, 20 km Velo-Alltagsrouten sowie 73 betriebliche und 26 bauliche Defizite auf der Ausnahmetransportroute. Entlang der N23 liegen 16 Schulstandorte. 20'760 Personen werden dank BTS-OLS um mind. 1 dB(A) von Lärm entlastet.

Die Bodensee-Thurtal-Strasse ist für die regionale Wirtschaft von grosser Relevanz: Drei von vier Unternehmen messen der BTS-OLS eine grosse bis sehr grosse Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Thurgau zu.

Die Bodensee-Thurtal-Strasse ist akzeptiert: Die Thurgauer Stimmberechtigten haben der BTS-OLS in der Abstimmung vom 23. September 2012 zugestimmt.

Die Planung ist weit fortgeschritten: Der Kanton hat dem Bund Ende 2019 ein fertiges Generelles Projekt nach Nationalstrassengesetzgebung abgegeben. Es ist zudem etappierbar.

Die Bodensee-Thurtal-Strasse rechnet sich: Die Kosten-Nutzen-Analyse des Kantonalen Tiefbauamts ergab eine positive Nutzen-Kosten-Differenz, das Projekt ist also volkswirtschaftlich effizient. Der Nutzen überwiegt die Kosten jährlich um CHF 22 Mio.

Zudem ist das BTS-OLS-Projekt Teil einer kantonalen Gesamtstrategie. Siedlung und Verkehr sind im kantonalen Richtplan und in den Ortsplanungen aufeinander abgestimmt. Lokale Umfahrungen würden die Probleme nur verlagern.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die Arbeitgeberverbände werden sich zu diesem Punkt nicht äussern.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Zuteilung der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) zu den «zu überprüfenden Projekten» sorgt bei den regionalen Arbeitgeberverbänden aus obig aufgeführten Argumenten für grosses Unverständnis und benachteiligt die ländlichen Regionen. Wir fordern deshalb eine Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) in den aktuellen STEP und den Ausbauschritt 2023.

Wir bedanken uns für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Andreas Schmidt

Präsident Industrieverein
Amriswil

Dennis Reichardt

Präsident Arbeitgebervereinigung
Region Arbon

Renzo Mascherin

Präsident Industrie- und Gewerbeverein
Region Diessenhofen

Pablo Moiròn

Präsident Industrie- und Handelsverein
Region Frauenfeld

Attila Wohrab

Präsident Arbeitgeberverband
Kreuzlingen

Dominik Hasler

Präsident Arbeitgeber
Mittelthurgau

Andrea Roth

Präsident Arbeitgebervereinigung
Region Romanshorn

Daniel Frefel

Präsident Arbeitgeberverband
Südthurgau



Co-Präsidium

Beat Leuch, Lerchenhof 1, 8585 Zuben
Tel. 071 695 17 20
eMail: praesidium@vogelschutz-tg.ch

Jakob Rohrer, Winkelacker 11, 8595 Altnau
Tel. 071 671 29 85
eMail: praesidium@vogelschutz-tg.ch

Geschäftsstelle

Geschäftsstelle TVS, 8500 Frauenfeld
Tel. 052 720 56 91
eMail: geschaeftsstelle@vogelschutz-tg.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

Altnau, 4. April 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

Wir danken für die Möglichkeit, uns an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Die Prioritäten, die in der Vorlage gesetzt werden, sind verständlich und aus unserer Sicht richtig. Als Thurgauer Naturschutzverband äussern wir uns ausschliesslich zum Projekt Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und dessen Auswirkungen auf die Natur.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Bodensee-Thurtal-Strasse ist aus Naturschutz-Gründen schlecht. Es gehen viele Naturwerte verloren für einen vergleichsweise geringen verkehrstechnischen Nutzen.

1. Der hohe Kulturlandverlust wird den Druck zur Intensivierung der verbleibenden landwirtschaftlichen Produktionsflächen erhöhen. Es wird sehr schwer werden, Projekte zur Biodiversitätsförderung und Vernetzung im Kulturland voranzubringen. Gerade dort ist der Artenverlust besonders gravierend.
2. Eine neue Verkehrsachse ist eine weitere Barriere für alle Wanderungen von Tieren in einer ohnehin schon stark zerschnittenen Landschaft. Die Bestrebungen des Kantons und der Naturschutzverbände zur besseren Vernetzung der Naturgebiete würden durch die BTS torpediert.
3. Eine neue Strasse zieht mehr Verkehr an. Lärm, Luft- und Lichtverschmutzung würden zunehmen und in neue Gebiete getragen.

Der Thurgauer Vogelschutz begrüsst den Verzicht auf die Aufnahme der Bodensee-Thurtal-Strasse ins STEP Nationalstrassen. Unser Verband unterstützt die Lösung bestehender Verkehrsprobleme auf dieser Strecke mittels angepasster Projekte mit geringerem Flächenbedarf.

Mit freundlichen Grüßen
Thurgauer Vogelschutz



Beat Leuch, Co-Präsident



Jakob Rohrer, Co-Präsident



Nina Moser, Leiterin Geschäftsstelle

Elektronisch verschickt an:
netzplanung@astra.admin.ch

Zürich, 28. April 2022

Stellungnahme von umverkehrR zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Vernehmlassung 2021/127)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu den obigen Vorlagen Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

Grundsätzlich sind die Pläne des Bundes zum weiteren Ausbau der Nationalstrassen völlig aus der Zeit gefallen. In Zeiten, in denen der Verkehr seine Emissionen zur Erreichung der Klima- und Umweltziele massiv reduzieren muss, ist ein Rückbau und kein Ausbau von Strassen für den Autoverkehr angebracht. Primär auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und ähnlicher Entwicklungen zu setzen, wie dies im Erläuternden Bericht zum Ausdruck gebracht wird, reicht bei Weitem nicht aus um die Klima- und Umweltziele der Schweiz zu erreichen, schon gar nicht, wenn gleichzeitig die Kapazitäten für Autostrassen – wie in den Vorlagen vorgesehen – noch weiter erhöht werden.

Grundsätzlich liegt dem Ausbau der Nationalstrassen eine falsche Herangehensweise zugrunde: Aufgrund prognostizierten Mehrverkehrs werden Infrastrukturen ausgebaut, welche diesen Mehrverkehr zu einem Teil selbst induzieren, anstatt dass, wie aus Klima- und Umweltschutzgründen unbedingt angezeigt, alternative Massnahmen beschlossen werden, welche möglichem Mehrverkehr von Autos entgegenwirken.

Deshalb lehnen wir sämtliche Ausbaupläne der Nationalstrassen des Ausbauschritts 2023, welche über den Ausbau im Sinne von Anpassungen hinausgehen, ab.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse



Silas Hobi, Geschäftsleiter umverkehrR

Detallierte Würdigung der Vorlage auf Basis des Fragebogens

Frage 1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, aus folgenden Gründen:

1. Wir lehnen alle Ausbauten im Sinne von Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutz ab (Begründung siehe Antwort auf Frage 2).
2. Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse beschlossen worden sind, wie er nun in Vorlage 3 dem Parlament unterbreitet werden soll, lehnen wir aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen klar ab.

Wir fordern deshalb, den Verpflichtungskredit von Vorlage 3 entsprechend um 300 Mio. zu kürzen (dieser Betrag entspricht den Kosten „Projektierung und Landerwerb“, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 60) und Buchstabe b von Artikel 1 ersatzlos zu streichen.

3. Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbaustritten aufzuführen. Grundsätzlich stellen wir uns gegen die Umnutzung von Pannestreifen mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung der Nationalstrassen.
4. Die im Erläuternden Bericht des Bundesrates aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz (Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Verträglichkeit und Biodiversität) und die dort aufgeführten Definitionen dieser Begriffe gehen zum Teil über die von Volk und Ständen beschlossene Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 21).

Die Ziele „Verfügbarkeit“ und „Leistungsfähigkeit“ lehnen wir in der im Erläuternden Bericht definierten Form aus folgenden Gründen klar ab:

- Gemäss Zweckartikel des NAF-Gesetzes dienen die Mittel des Fonds „der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.“ (Art. 2, Abs. 1 NAFG). Eine leistungsfähige Gesellschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind aber keine Synonyme.
- In Art. 83 der Bundesverfassung ist ausserdem von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer „täglichen und lückenlosen“ Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen. In Art. 83 der Verfassung ist von „ausreichendem“ Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Das Ziel des Wert- und Substanzerhaltes für Nationalstrassen ist völlig ausreichend. Einen Ausbau lehnen wir entschieden ab.

Die Nationalstrassen-Ziele „Wert- und Substanzerhalt“, „Sicherheit“, „Wirtschaftlichkeit“, „Verträglichkeit“ und „Biodiversität“ unterstützen wir hingegen und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel für das Nationalstrassennetz verstärkt auf diese Ziele auszurichten.

Frage 2) Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja.

Wir beurteilen den Erläuternden Bericht des Bundesrates als lückenhaft. Ein Denken in verschiedenen Szenarien fehlt. Anstelle von rein angebotsseitigen Ausführungen zur Deckung einer angeblichen Nachfrage ist der Bund in der Pflicht, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv zu beeinflussen, wie dies aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes dringend nötig ist.

Stattdessen wird im Erläuternden Bericht die Notwendigkeit der geplanten Ausbauten der Nationalstrassen mit den Prognosen der Verkehrsperspektiven des UVEK begründet, denen wiederum alle Erweiterungsprojekte der Realisierungshorizonte 2030 und 2040 des STEP Nationalstrassen als realisiert hinterlegt sind (Erläuternder Bericht, Seite 11, Fussnote 7). Dieses unsinnige tautologische Vorgehen lehnen wir ab.

Wir begrüssen grundsätzlich, dass im Erläuternden Bericht (Seite 58) auf die Prüfung von Carpool-Lanes als eine der Massnahmen zur „effizienteren Nutzung des Bestehenden“ verwiesen wird. Wir fordern aber diesbezüglich konkrete Massnahmen: wenn tatsächlich im Rahmen des STEP Nationalstrassen zusätzliche Autospuren gebaut werden – was wir ablehnen – sollen diese zusätzlichen Spuren im Hinblick auf einen möglichst klimafreundlichen zukünftigen Verkehr für Autos mit mehreren Insassen reserviert werden (vgl. beispielsweise Projekt BE N1: Wankdorf-Schönbühl).

Wir stellen ausserdem fest, dass wir bei vielen mit dem Nationalstrassenbau eng zusammenhängenden Politikfeldern mit einem nicht akzeptierbaren Zustand konfrontiert sind. Der Bund hat die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die von ihm beschlossenen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. **Die Nationalstrassenplanung muss aktiv so gestaltet werden, dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können, insbesondere**

- **müssen gemäss Klimastrategie des Bundesrates bis spätestens 2050 Netto Null Treibhausgase erreicht werden und für den Sektor des (Land-)Verkehrs ist dies schon deutlich vor 2050 notwendig**
- muss der Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 gesenkt werden (Art. 3 EnG)
- muss das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik eingehalten werden, wonach die CO₂-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO₂-V)
- müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV eingehalten werden
- müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV eingehalten werden
- muss das aktuell gültige Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr (GVVG) eingehalten werden
- müssen die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (Reduktionsziel von minus 50 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990)

Schliesslich muss der Bund auch respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden (meist aufgrund von Volksentscheiden) sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierende Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium dieser Gemeinden verzichten. Dies gilt insbesondere für

- kommunale Ziele zum Modal-Split
- kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft
- kommunale Netto-Null-Ziele von Städten (z.B. Winterthur 2040, Zürich 2030 im Verkehrssektor)
- Übergänge Nationalstrassennetz zu städtischem/kantonaem Netz (Knoten): Respektierung der städtischen und kantonalen Bedürfnisse

Das Nationalstrassennetz soll ausschliesslich auf eine Art und Weise verändert werden, welche ein Minimum an Klima- und Umweltbelastung anstrebt. Eine das Verkehrsaufkommen reduzierende Nationalstrassenpolitik des Bundes ist deshalb dringend nötig.

Auch die im Zweckartikel des NAF-Gesetzes festgelegten Bestimmungen sind unserer Ansicht nach nur ungenügend erfüllt worden. Das Nationalstrassenfonds-Gesetz sagt, dass Gelder aus der Strassenkasse NAF nur unter folgenden Bedingungen ausgegeben werden dürfen:

- wenn eine Gesamtschau des Verkehrs vorliegt: Eine solche wurde beispielsweise in Bezug auf die Effekte des Ausbaus der Nationalstrassen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) im Erläuternden Bericht dargelegt. Allerdings ist es für uns widersinnig, dass diese Abwägung zum Schluss kommt, dass „Eine gewisse Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs durch die strassenseitige Verbesserung [...] nicht ausgeschlossen werden [kann]“ (Erläuternder Bericht, Seite 67f) und trotzdem an einem fortschreitenden Ausbau der Nationalstrassen festgehalten wird. Mit einem solchen Vorgehen kann die anzustrebende Modalsplitverschiebung weg vom Auto- und hin zu mehr ÖV-, Fuss- und Veloverkehr (FVV) nicht erreicht werden.
- wenn wirkungsvolle Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorgezogen werden: Hier sind aus unserer Sicht Massnahmen zur Verkehrsvermeidung wie beispielsweise die Attraktivitätssteigerung von Homeoffice oder die Streichung des Pendlerabzuges bei den Steuern einem Nationalstrassenausbau vorzuziehen.
- wenn der Schutz der Umwelt beachtet wird: Diesem Aspekt wird aus unserer Sicht klar zu wenig Rechnung getragen: So ist beispielsweise besonders stossend, dass die Spurerweiterung zwischen Wankdorf, Schönbühl und Kirchberg einen weiteren Flächenverbrauch zur Folge hat (Erläuternder Bericht, Seite 56).
- wenn die Erschliessung von Berggebieten oder Tourismusregionen verbessert wird: Dies scheint uns bei den aktuellen Ausbauprojekten in Basel, St. Gallen, Bern und Schaffhausen nicht der Fall zu sein.

Frage 3) Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar

Wir unterstützen den Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, mit Ausnahme der Ausgaben für die Umnutzung von Pannestreifen (siehe Kommentar zu Frage 1). Insbesondere begrüssen wir die Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur, sowie Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung von Anwohnerinnen und Anwohner der Nationalstrassen.

Frage 4) Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

1. In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekten: Ja, es sollen keine weiteren Projekte hinzugeführt werden.
2. In Bezug auf die vorgeschlagenen Projekte: Nein, die Projektliste ist nicht vollständig sondern überladen (siehe Kommentare unten bei „Ausbauschritt 2023“ und „Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen“).

Frage 5) Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

1. Ausbauschritt 2023: siehe Kommentare zu den einzelnen Projekten unten.
2. Realisierungshorizonte: Zu den Projekten die gemäss aktuellem Stand der Planung dem „Realisierungshorizont 2030: Weitere Ausbauschritte“, „Realisierungshorizont 2040“ oder den „Weiteren Realisierungshorizonten“ zugeordnet sind, werden wir uns grundsätzlich zu einem späteren Zeitpunkt äussern – spätestens wenn deren Planung hinreichend fortgeschritten ist, so dass Kredite notwendig werden. Ausnahmen siehe unter Punkt „Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen“ unten.

Des Weiteren unterstützen wir bei den beiden vorgesehenen Anpassungen des Netzbeschlusses im Raum Zürich (Vorlage 4) die ersatzlose Streichung des Abschnittes Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon). Hingegen lehnen wir die Ersetzung des Abschnittes N1 Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz durch Zürich (Hardturmsportplatz) – Zürich (Pfungstweidstrasse) ab.

Frage 6) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Ausbauschnitt 2023

BE: N1 Wankdorf – Schönbühl

Wir lehnen dieses Bauprojekt ab. Ein Kapazitätsausbau von 6 auf 8 Spuren geht für uns in die völlig falsche Richtung. Das Projekt trägt nicht dazu bei, das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu ändern. Im Gegenteil: Das Vorhaben, dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) mehr Platz zur Verfügung zu stellen, um den Verkehrsfluss zu verbessern, führt seinerseits zu mehr Verkehr, weil die Attraktivität des Autos dadurch unbestrittenermassen zunimmt. Besonders ins Gewicht fällt ausserdem der zusätzliche Kulturlandverbrauch durch die geplanten Spurerweiterungen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 56).

BE: N1 Schönbühl – Kirchberg

Wir lehnen dieses Bauprojekt aus vergleichbaren Überlegungen wie das Projekt „Wankdorf-Schönbühl“ ab. Die Bezeichnung des Projektes als „Engpassbeseitigung“ ist ausserdem irreführend, da die Kapazitäten auf einer längeren Strecke ausgebaut werden sollen.

SG: N1 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Wir lehnen sowohl den Bau der 3. Röhre Rosenbergstunnel als auch die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ab. Beide Projekte verschärfen die Verkehrs- und Umweltprobleme in der Region und darüber hinaus. Insbesondere tragen sie zur Klimaerhitzung bei und widersprechen der Notwendigkeit zur Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) und des ÖV. Sie stehen insbesondere auch im Widerspruch zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, welche die St. Galler Stimmbevölkerung am 7. März 2010 per Volksabstimmung beschlossen und am 4. März 2018 bestätigt hat.

3. Röhre Rosenbergstunnel

Eine zusätzliche Tunnelröhre würde das Wachstum des Autoverkehrs fördern. Dabei sind mit den bereits bestehenden vier Tunnelröhren sowohl die sinnvollen und notwendigen Autofahrten wie auch zusätzlicher nicht zwingender Freizeit- und Berufsverkehr in recht grossem Ausmass gewährleistet.

Spange Güterbahnhof

Die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ist nicht vereinbar mit dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung der Stadt St.Gallen, welches bereits zweimal durch die Stimmbevölkerung der Stadt St.Gallen bestätigt worden ist. Dieses legt fest, dass der ÖV und der FVV gefördert und die Verkehrsmenge des MIV plafoniert werden muss.

Der Bau der Ausfahrt Güterbahnhof torpediert ausserdem verkehrspolitische Ziele, die im Erläuternden Bericht genannt werden (S. 35 f.): Zum einen soll durch den Ausbau der Nationalstrassen das nachgelagerte Strassennetz entlastet werden, mit dem Ziel die darauf vorgesehenen Massnahmen zur Förderung der kollektiven Verkehrsmittel sowie des FVV umzusetzen. Weiter soll die Wohnlichkeit der Siedlungsgebiete gesteigert werden. Die zusätzliche Autobahnausfahrt stärkt jedoch einseitig und massiv den MIV. Es ist mit einer erheblichen Zunahme des Autoverkehrs zu rechnen, der über die St.Leonhardsbrücke, St.Leonhardstrasse, Davidstrasse und Geltenwilenstrasse in die Stadt fliessen wird. Sie wird ausserdem sehr viel Fläche beanspruchen, die dem FVV und dem ÖV zugewiesen werden müsste. Zusätzlich verschlechtert sich auch die Wohnlichkeit und Aufenthaltsqualität entlang der neuen Einfallsachsen in die Stadt.

BS-BL: N2 Rheintunnel Basel

Wir lehnen das Projekt „Rheintunnel Basel“ ab. Der Rheintunnel auf der N2 zwischen St. Jakob und Basel-Kleinhüningen bedeutet eine klare Erweiterung der Kapazität der Nationalstrassen in Basel-Stadt (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 55), welche wir ablehnen.

Sollte das Projekt Rheintunnel Basel – welches wir ablehnen – tatsächlich durchgeführt werden, muss diese zusätzliche Kapazität für den Autoverkehr auf dem Strassennetz von Basel-Stadt kompensiert werden. Gemäss § 13 Abs. 4 des Umweltschutzgesetzes von Basel-Stadt gilt: „Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten.“ Dies bedeutet konkret: Sollte der Rheintunnel tatsächlich gebaut werden, so muss die heute bestehende Osttangente aufgehoben werden.

SH: N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel

Wir lehnen dieses Projekt ab. Dies auch weil es sich dabei um ein Vorschussbauwerk für die Führung der A98 (Hochrheinautobahn, Basel-Waldshut-Konstanz und Raum Bodensee) durch den Kanton Schaffhausen handeln kann.

Wir stehen heute vor der Situation, dass hauptsächlich infolge der Zunahme des Schwerverkehrs die Stadtdurchfahrt der A4 zeitweise stark belastet ist. Zudem sind die Einfahrten Schaffhausen Zentrum (Richtung Singen/Stuttgart) und Schaffhausen Nord (Richtung Winterthur/Zürich) verkehrstechnisch ungünstig ausgestaltet (zu kurz, unübersichtlich und gefährlich), was viele einheimische Autofahrerinnen und Autofahrer davon abhält, den Fäsenstaubtunnel für die lokale Durchfahrt zu nutzen. Dies wiederum führt zu einer stets steigenden Mehrbelastung des lokalen Strassennetzes wegen des Schleichverkehrs durch die Stadt Schaffhausen. Mitverursacht wird dieses Verkehrsaufkommen durch die Lage mehrerer grosser Einkaufszentren im Bereich Schaffhausen-Herblingen.

Mit dem geplanten Bau einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels wird der Anschluss Schaffhausen Nord zum Halbanschluss, was den „Nutzen“ des Fäsenstaubtunnels für den Lokalverkehr nicht erhöhen dürfte. Zudem muss dadurch in Zukunft der Lastwagenverkehr zum Kontrollzentrum im Areal Güterbahnhof auf Strassen durch Wohnquartiere verlegt und nach erfolgter Kontrolle für die Weiterfahrt in Richtung Zürich sogar via die Altstadt (Bachstrasse) und an zwei Schulhäusern vorbei zum Anschluss Schaffhausen Süd geführt werden.

Ausserdem muss angemerkt werden, dass das auch nach dem Ausbau des Fäsenstaubtunnels weiterhin 2-spurig verbleibende Teilstück von Schaffhausen-Herblingen bis an die Landesgrenze (vormals Hauptstrasse J15) voraussichtlich schon in naher Zukunft zu einem weiteren „Nadelöhr“ erklärt werden dürfte. Damit ist absehbar, dass die Kaskade von Strassenbauten im Bereich der Stadt Schaffhausen in den nächsten 30 bis 50 Jahren noch nicht zu Ende gehen wird. Der Preis dafür wird ein weiter ansteigendes Verkehrsvolumen sowie die fortschreitende Umwandlung weiterer Stadtgebiete in eine „Verkehrswüste“ sein.

Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen

BE: N1 Weyermannshaus – Wankdorf und BE: N6: Muri – Rubigen

Die Projekte „Weyermannshaus – Wankdorf“ (Realisierungshorizont 2040) und Muri-Rubigen (Weitere Realisierungshorizonte) lehnen wir ab.

AG: N1 Aarau-Ost – Birrfeld

Auf die Weiterverfolgung des 6-Spur-Ausbaus Aarau-Ost – Birrfeld soll verzichtet werden. Die für das Jahr 2040 prognostizierten Stauzeiten rechtfertigen die negativen Auswirkungen des Projekts auf Umwelt und Anwohner nicht. Ausserdem begrüssen wir den Verzicht auf die Erweiterung Baden-West – Neuhof (4. Röhre Baregg, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 109).

GL: N17 Umfahrung Netstal

Wir lehnen das Projekt „Umfahrung Netstal“ ab. Das Projekt ist nicht verhältnismässig, nicht mehr zeitgemäss und vor allem ungenügend wirksam, weil es die Verkehrsprobleme zur Erschliessung des Hauptortes (Netzanschluss) und des ganzen Kantons Glarus (Anschluss an Glarus Süd) nicht löst und die Ursachen zu wenig angeht.

Der im Erläuternden Bericht (Seite 41) erwähnte Nutzen bezüglich der Entlastung des Ortsteils Netstal ist mit Blick auf die Gesamtwirkung der Mobilität im Kanton Glarus und erst recht mit Blick auf die gesamte Schweiz viel zu klein. Das heutige Verkehrsproblem mit Staus ergibt sich hauptsächlich aus selbstverursachtem Zielverkehr nach Glarus zu Spitzenzeiten, da die meisten Fahrzeuge mit einer Person unterwegs sind. Das ist im Hinblick auf kluge, zukunftsfähige und wirksame Mobilität mit neuen, digitalen Lösungen anders zu lösen, als neue und teure Strassen zu bauen. Dadurch werden zudem die letzten nicht überbauten Landwirtschaftsflächen, Naherholungsgebiete und siedlungstrennenden Grüngürtel im engen Talboden zerschnitten und es wären während Jahren der Bauzeit massive Lärm- und weitere Emissionen in Kauf zu nehmen.

Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Glarner Dörfern muss mit anderen Massnahmen verbessert werden als mit neuen Strassen, die insgesamt zu noch mehr Strassenverkehr führen. Der Kanton plant langfristig einen Ausbau des ÖV-Angebots mit einem Viertelstundentakt (2035 bis 2040). Dieser Ausbau zielt auf einen künftig veränderten Modal-Split im Kanton Glarus ab.

Für den bisher ungezähmten Ziel- und Quellverkehr in den Ortschaften sind die Voraussetzungen für die vermehrte Nutzung und das Umsteigen auf den FVV für Kurzstrecken (z.B. Einkaufen, Arbeiten) zu schaffen. Dazu gehören auch Massnahmen im Bereich Kommunikation und Sensibilisierung (z.B. Feinstaub, Lärm, Wertverluste von Liegenschaften) und Infrastruktur für den täglichen Bedarf (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsdienstleistungen, Gastronomie). Die Voraussetzungen dafür sind gut: Viele Wege sind kurz und flach und das Bedürfnis nach mehr Qualität im unmittelbaren Wohnumfeld ist während der Pandemie gestiegen.

Sollte das Projekt dennoch realisiert werden – was wir ablehnen – so sind zwingend (gemäss Rechtsprechung Bundesgericht) flankierende Massnahmen zum Schutz der lokalen Bevölkerung vor den negativen Effekten des Strassenausbaus bis zur Inbetriebnahme des projektierten Ausbaus umzusetzen.

TI: N13 Collegamento autostradale Bellinzona – Locarno

Condividiamo il progetto e la necessità di togliere il traffico dal Piano incanalandolo in Galleria ma senza prevedere un aumento dello stesso quindi senza aumento della capacità, moderando il traffico e declassando e recuperando la strada attuale.

Particolare attenzione dovrà essere data all'attraversamento del fiume Ticino evitando un raddoppio delle corsie. Occorre considerare che già ora la Galleria Mappo Morettina è in saturazione e un aumento del

traffico sul Piano di Magadino porterebbe solo a nuovi ingorghi tra Gordola e Mappo, la nuova offerta di trasporto pubblico è ampiamente sufficiente per un trasferire trasporto privato motorizzato a trasporto pubblico

TI: N2 Lugano-Sud – Mendrisio

Siamo d'accordo con il lavori di manutenzione del resto già in corso su questa tratta, nelle gallerie ma non solo. Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su questo tratto.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga "la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto" abbia addirittura deciso di trasferire l'opera "dall'Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030", senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà della popolazione, associazioni ambientaliste, alcuni comuni e partiti.

Crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure da incentivare anche con vantaggi finanziari, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere.

Nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommene NEB-Strecken

TG: N23 Bodensee – Thurtal Strasse (BTS)

Wir begrüssen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen CHF kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen CHF betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden CHF. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.
- Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe, die den nationalen oder internationalen Verkehr massgeblich behindern.
- Vermeidung von Problemverlagerungen: Mit dem Ausbau der Thurtalstrecke und der damit erhofften Reisezeitverkürzung im MIV würde zusätzlicher Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur und Zürich Nord geführt.
- Konkurrenzierung des ÖV: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten ÖV. So verkehren auf der Strecke Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge, auf der Strecke Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *„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.“* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)
- Lärm- und Luftbelastung: Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren lokalen Massnahmen angegangen werden.
- Sicherheit: Das Konzept der BTS "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Es beinhaltet die Gefahr von frontalen Kollisionen bei hohem Tempo.

SG/AR: N25 Zubringer Appenzellerland

Wir begrüssen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Wir lehnen das Projekt bereits im Grundsatz ab, weil ein neuer Autobahnanschluss unnötig ist. Mit dem kürzlich erfolgten Ausbau der Appenzellerstrasse von Winkeln nach Herisau ist das Appenzellerland gut ans Autobahnnetz angeschlossen. Der minimale Zeitgewinn dank dem geplanten Zubringer müsste durch zwei teure Tunneln, einen erheblichen Kulturlandverschleiss und riesige Mengen von umweltschädlichem Beton erkaufte werden.

BL: N18 Muggenbergertunnel

Wir begrüssen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde. Der Muggenbergertunnel kann allenfalls eine Option sein, wenn andere Massnahmen ausgeschöpft wurden aber nicht die nötige Wirkung zeigen. So muss beispielsweise zunächst der Knoten Angenstein optimiert und entlastet sowie der öffentliche Verkehr ins Laufental ausgebaut werden.

BL: N18 Laufen /Zwingen

Wir begrüßen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde. Es scheint für diese Umfahrung wenig Bedarf zu geben. So nimmt der Transit-Autoverkehr durch Laufen in den letzten Jahren nicht zu, im Gegensatz zum Ziel- und Quellverkehr von und nach Laufen. Die Umfahrung Laufen/Zwingen könnte zwar positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung haben. Sie ist jedoch zwingend mit flankierenden Massnahmen und dem Rückbau der heutigen Strasse zu verknüpfen. Zudem soll zuerst der Bahn-Doppelspurausbau im Laufental umgesetzt und seine Wirkung abgewartet werden, bevor an diesen teuren Bau gedacht wird. Durch den 15-Minuten-Takt der S3 zwischen Laufen und Basel wird sich ein guter Teil des MIV auf den öffentlichen Verkehr verlagern.

JU: N18 Umfahrung Delémont

Wir begrüßen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf das Projekt verzichtet wird, da wir es aufgrund seiner verkehrssteigernden Wirkung grundsätzlich ablehnen.

GR: N29 Umfahrung Bivio / Umfahrung Mulegns / Umfahrung Cunter/Savognin

Wir begrüßen, dass die drei Umfahrungen an der N29 vom Bund im Verhältnis zu ihrer Wirkung als zu teuer beurteilt und daher zurückgestellt wurden respektive festgestellt wurde, dass es weitere Studien dazu braucht.

TI: N24 Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Vediamo con favore l'archiviazione di questo progetto che la nostra Associazione ha sempre avversato.



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Männedorf, 04.04.2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei) unsere Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

[JA, einverstanden.](#)

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

[Jawohl, denn: Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen \(zusätzliche Spuren, weitere Tunnels\) erstellt werden, muss die **Schliessung vorhandener Lücken** im Nationalstrassennetz forciert geplant und bezüglich Realisierungshorizont vorgezogen werden!](#)

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?

[JA](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – Wir begrüßen insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Der Lückenschluss ist längst fällig. Das heutige Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Die Lage längs der 6 Kilometer mitten durch die Zürcher Oberländer Siedlungsgebiete ist schon lange untragbar.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir sind nicht gegen die enthaltenen Projekte. Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört jedoch ebenfalls hinein**. Wir fordern deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder – alternativ – schon heute deren Aufnahme in den nächstfolgenden von 2027 und vor allem eine **rasche Erstellung**.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen in aller Kürze, wie folgt:

Dem Kanton Zürich ist es 50 Jahre lang nicht gelungen, die Lücke in der früheren A53 zu schliessen. Wir im Zürcher Oberland wurden immer nur vertröstet und sind frustriert. Der Verkehr nimmt stetig zu. **Täglich (DTV) 30'000** Fahrzeuge passieren auf der heutigen N15 Unterwetzikon. Die Einwohnerinnen/Einwohner in den Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Stausituationen.

Auch als Fahrradfahrende und zu Fuss gehende wird man immer mehr eingeschränkt. Der **ÖV** trägt den Schaden mit. Die VZO-Busse bleiben im Verkehr stecken und Verspätungen sind häufig. Der **S-Bahn-Knoten Wetzikon** mit täglich 30'000 ein- und aussteigenden Passagieren ist in seiner Funktionsfähigkeit **erheblich behindert**.

Beide, heute im Raum stehenden Linienführungen zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen im **hohem Masse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut uns genauso wie die Aussicht, dass sich damit die Verkehrssituation durch die Gemeinden Aathal-Seegräben, Hinwil und ganz besonders Wetzikon mit dessen S-Bahn-Knoten endlich verbessert. **Es ist höchste Zeit**.

Als wirtschaftlich geprägtes Unternehmerforum möchten wir dem dem Bund für das rasche und zielgerichtete Planen und Realisieren der N15 zwischen Uster und Betzholz danken. Seit 1989 wartet die Region darauf.

Dominic Lüthi, Präsident UFZ Unternehmerforum Zürichsee in Namen des Vorstandes

UFZ Unternehmerforum Zürichsee

Zürichstrasse 229

CH-8122 Binz

T 044 586 14 70

info@ufz.ch

per E-Mail an
netzplanung@astra.admin.ch

St. Gallen, 28. April 2022

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

**Zuhanden Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
und Bundesamt für Strassen ASTRA (netzplanung@astra.admin.ch)**

Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen – Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sektion St.Gallen/Appenzell des VCS bedankt sich für die Einladung zur Vernehmlassung. Wir äussern uns im Wesentlichen zum Ausbauschnitt in der Stadt St. Gallen (3. Röhre Rosenbergstunnel inkl. Spange Güterbahnhof). Im Weiteren äussern wir uns auch zum Zubringer Appenzellerland (N25), zur BTS (N23) im benachbarten Thurgau und zur Umfahrung Netstal (N17) im Glarnerland.

Aus Ihrem Fragekatalog konzentrieren wir uns auf die erste und auf die sechste und letzte Frage:

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*
6. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Wir verzichten auf eine Stellungnahme zu den Fragen 2 bis 5.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Unter dieser Frage äussern wir uns gerne auch grundsätzlich:

Nein, wir sind bereits mit den Grundzügen der Vorlage nicht einverstanden.

Der VCS bedauert sehr, dass das UVEK bzw. das ASTRA immer noch der Logik des letzten Jahrhunderts folgt und Engpässe mit noch mehr Beton und versiegelten Strassenflächen bekämpfen will, obwohl längstens belegt und anerkannt ist, dass noch mehr Autobahnflächen noch mehr MIV generieren. Unserer Ansicht nach spricht die dramatische Klimaerhitzung, die Energieknappheit und auch unser Raumplanungsgesetz klar gegen den Ausbau der Autobahnen. Angesagt und zielführend ist eine Plafonierung und in einem nächsten Schritt ein Rückbau der Verkehrsflächen für den MIV. Die rückgebauten bzw. umgenutzten Strassenflächen sollen zu Grünflächen bzw. zu Nutzflächen für Fuss- und Veloverkehr (FVV) oder öV-Trassen/Spuren werden.

Die Grossbaustellen der Tunnelbauten für die 3. Röhre Rosenberg Tunnel inkl. Spange Güterbahnhof mit unterirdischem Kreislauf, welche weitgehend im Tagebau realisiert würden, würde das Stadtbild über viele Jahre sehr negativ prägen. Die enormen Aushubmaterialverschiebungen würden tausende von LKW-Fahrten, viel Lärm, Schadstoff und CO₂-Emissionen in der ganzen Region verursachen. Kommt dazu, dass die bestehenden Deponiekapazitäten bald erschöpft sind und neue Deponiestandorte schwer zu finden sind und Widerstand auslösen.

Mobilitätskonzepte und bessere Veloinfrastruktur

Wirtschaftliche Entwicklung ist sehr wohl auch ohne zusätzliche Strassenkapazitäten möglich. Attraktive Mobilitätskonzepte der Unternehmungen sind hier entscheidend. Veränderung des Modalsplits oder Fördern von flexiblen Arbeitszeiten und Homeoffice/Videositzungen sind nur drei von vielen Stichworten zur klima- und flächeneffizienzgerechten Behebung von drohenden Verkehrsüberlastungen. Gemessen an den Umweltkosten sowie am Energie- und Platzverbrauch pro Personenkilometer ist Autofahren die weitaus ineffizienteste Art, sich fortzubewegen. Der VCS ist darum klar der Meinung, dass man mit Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung auf die Überlastung der Verkehrsnetze reagieren muss. Die Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr muss sicherer und attraktiver werden, wie es das neue Veloweggesetz auch vorgibt. Die Unternehmungen müssen Mobilitätskonzepte entwickeln, das Angebot des schienengebundenen Güterverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs muss weiter verbessert werden und das Potential der Cargo-Bikes in der Citylogistik muss entdeckt und genutzt werden. Auf die dritte Röhre am Rosenberg und den Anschluss Güterbahnhof ist zu verzichten.

Verkehrsvermeidung statt dritte Röhre Rosenberg Tunnel

Wie oben ausgeführt, fördert eine zusätzliche Tunnelröhre das Wachstum des Autoverkehrs. Deshalb soll auf deren Bau verzichtet werden. Mit den bereits bestehenden Tunnelröhren lassen sich sowohl die sinnvollen und notwendigen Autofahrten wie auch zusätzlicher nicht zwingender Freizeit- und Berufsverkehr in recht grossem Ausmass gewährleisten.

Anstatt die dritte Tunnelröhre zu bauen, schlägt der VCS vor, verstärkt Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung umzusetzen:

- Verbesserung der Verkehrswege für Velo- und Fussverkehr in der Stadt und in der Region (hohes Verbesserungspotential bei der Veloinfrastruktur!)
- Weitere Verbesserung der ÖV-Verbindungen zwischen Stadt und Umland und innerhalb der Stadt.
- Förderung von Home-Office und Büroarbeitsplätzen in der Nähe der Wohnorte (Co-working-spaces), damit weniger Berufspendelverkehr anfällt
- Förderung der Shared Mobility, auch im Hinblick auf die zunehmende Verfügbarkeit von autonomen Fahrzeugen
- Mobilitätskonzepte durch die Unternehmungen (keine Gratisparkplätze, Firmenvelos, Cargo-Bikes, ÖV-Angebote, Sharingmodelle ...)
- Erhöhung des Platzangebotes für Velos im ÖV

Gegen die Beeinträchtigung des innerstädtischen Entwicklungsareals Güterbahnhof

- Das wichtige, zentrumsnahe, über zwei Hektaren grosse Entwicklungsgebiet darf nicht durch einen Autobahnanschluss beeinträchtigt und belastet werden. Dieser massive Eingriff widerspricht der Zielsetzung der Stadt zur Innenverdichtung und gemischten Nutzung für autoarmes Wohnen, Gewerbe, Dienstleistungen und Kultur.
- Die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ist nicht zu vereinbaren mit dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung der Stadt St.Gallen, welches bereits zweimal durch die Stimmbewölkerung der Stadt St.Gallen bestätigt worden ist (2010, 2018). Dieses legt fest, dass der Öffentliche Verkehr (ÖV) und der Fuss- und Veloverkehr (FVV) gefördert und die Verkehrsmenge des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) plafoniert werden muss.

- Der Bau der Ausfahrt Güterbahnhof torpediert verkehrspolitische Ziele, die in der Vorlage selbst genannt werden Punkt 2.3.4.1 (S. 35 f.): *Zum einen soll durch den Ausbau der Nationalstrassen das nachgelagerte Strassennetz entlastet werden, mit dem Ziel die darauf vorgesehenen Massnahmen zur Förderung der kollektiven Verkehrsmittel sowie des Fuss- und Veloverkehrs umzusetzen.*
- Die Wohnlichkeit und die Aufenthaltsmöglichkeiten im Areal und in der ganzen Innenstadt soll gesteigert und nicht durch Mehrverkehr verschlechtert werden. Die zusätzliche Autobahnausfahrt stärkt jedoch einseitig und massiv den MIV. Es ist mit einer erheblichen Zunahme des Autoverkehrs zu rechnen, der über die St.Leonhardsbrücke, St.Leonhardstrasse, Davidstrasse und Geltenwilenstrasse in die Stadt fliessen würde. Dieser würde sehr viel Fläche beanspruchen, die unseres Erachtens jedoch dem FVV und dem ÖV zugewiesen werden muss.
- Der neue Ruckhaldentunnel und der Viertelstundentakt der Appenzellerbahnen bietet eine exzellente öV-Verbindung vom Hauptbahnhof St.Gallen in Appenzellerland und umgekehrt; diese muss eine Verlagerung vom MIV auf den öV zur Folge haben. Der Anschluss Güterbahnhof würde diesen Prozess torpedieren.

Zusammenfassung

Der VCS St.Gallen-Appenzell lehnt sowohl den Bau der 3. Röhre Rosenbergstunnel als auch die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ab. Beide Projekte verschärfen die Verkehrs- und Umweltprobleme in unserer Region und darüber hinaus. Insbesondere tragen sie zur Klimaerhitzung bei und widersprechen der Notwendigkeit zur Veränderung des Modalsplitts zu Gunsten von FVV und öV. Sie stehen im Widerspruch zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, welche die St. Galler Stimmbevölkerung am 7. März 2010 per Volksabstimmung beschlossen und am 4. März 2018 bestätigt hat.

GL: N17 Umfahrung Netstal

Wir lehnen das Projekt „Umfahrung Netstal“ ab. Das Projekt ist nicht verhältnismässig, nicht mehr zeitgemäss und vor allem ungenügend wirksam, weil es die Verkehrsprobleme zur Erschliessung des Hauptortes (Netzanschluss) und des ganzen Kantons Glarus (Anschluss an Glarus Süd) nicht löst und die Ursachen zu wenig angeht.

Der im Erläuternden Bericht (Seite 41) erwähnte Nutzen bezüglich der Entlastung des Ortsteils Netstal ist mit Blick auf die Gesamtwirkung der Mobilität im Kanton Glarus und erst recht mit Blick auf die umliegenden Kantone viel zu klein. Das heutige Verkehrsproblem mit Staus ergibt sich hauptsächlich aus selbstverursachtem Zielverkehr nach Glarus zu Spitzenzeiten, da die meisten Fahrzeuge mit einer Person unterwegs sind. Das ist im Hinblick auf kluge, zukunftsfähige und wirksame Mobilität mit neuen, digitalen Lösungen anders zu lösen, als neue und teure Strassen zu bauen. Dadurch werden zudem die letzten nicht überbauten Landwirtschaftsflächen, Naherholungsgebiete und siedlungstrennenden Grüngürtel im engen Talboden zerschnitten und es wären während Jahren der Bauzeit massive Lärm- und weitere Emissionen in Kauf zu nehmen.

Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Glarner Dörfern muss mit anderen Massnahmen verbessert werden als mit neuen Strassen, die insgesamt zu noch mehr Strassenverkehr führen. Der Kanton plant langfristig einen Ausbau des ÖV-Angebots mit einem Viertelstundentakt (2035 bis 2040). Dieser Ausbau ist richtig und müsste beschleunigt werden, zielt er doch auf einen veränderten Modal-Split im Kanton Glarus ab.

Für den bisher ungezähmten Ziel- und Quellverkehr in den Ortschaften sind die Voraussetzungen für die vermehrte Nutzung und das Umsteigen auf den FVV für Kurzstrecken (z.B. Einkaufen, Arbeiten) zu schaffen. Dazu gehören auch Massnahmen im Bereich Kommunikation und Sensibilisierung (z.B. Feinstaub, Lärm, Wertverluste von Liegenschaften) und Infrastruktur für den täglichen Bedarf (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsdienstleistungen, Gastronomie).

Sollte das Projekt dennoch realisiert werden – was wir ablehnen – so sind zwingend (gemäss Rechtsprechung Bundesgericht) flankierende Massnahmen zum Schutz der lokalen Bevölkerung vor den negativen Effekten des Strassenausbaus bis zur Inbetriebnahme des projektierten Ausbaus umzusetzen.

Die Forderung der Glarner Regierung, die Umfahrung von Glarus müsse zwingend gleich als Fortsetzung der Umfahrung von Netstal auch in Angriff genommen werden, zielt völlig in die falsche Richtung. Wir schlagen vor beide Umfahrungen nicht zu bauen! Auch im Glarnerland muss der Modalsplit zu Gunsten von FVV und ÖV verändert werden!

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommene NEB-Strecken

SG/AR: N25 Zubringer Appenzellerland

Wir begrüßen sehr, dass dieses Projekt nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und unterstützen den Entscheid des Astra. Wir fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Wir lehnen das Projekt bereits im Grundsatz ab, weil ein zusätzlicher Autobahnanschluss unnötig ist. Mit dem kürzlich erfolgten Ausbau der Appenzellerstrasse von der Autobahnausfahrt Winkeln nach Herisau ist das Appenzellerland gut ans Autobahnnetz angeschlossen. Der minimale Zeitgewinn dank dem geplanten Zubringer müsste durch zwei teure Tunnels, einen erheblichen Kulturlandverschleiss und riesige Mengen von umweltschädlichem Beton, aber auch jahrelangem Baustellen-Schwerverkehr zu irgendwelchen Deponien erkaufte werden. Nur einen Kilometer westlich des Anschlusswerkes Winkeln einen weiteren Anschluss zu bauen ist nicht zu verantworten.

Das Projekt ist veraltet, würde wegen der vielen Kunstbauten enorme Kosten verursachen und wie jede neue Strasse zusätzlichen und unerwünschten MIV verursachen.

Mobilitätsmanagement statt zusätzliche Strassen

Entscheidend wichtig ist, dass Unternehmungen und Verwaltungen Mobilitätskonzepte erarbeiten, die eine Mobilität ohne privates Auto fördern und fördern - gerade auch im Raum St.Gallen - Gossau SG – Herisau. Das bedeutet keine Gratisparkplätze mehr, Car-Sharing, Car-Pooling, vergünstigte ÖV-Abo für Mitarbeitende, Velos/E-Bikes zur Verfügung stellen, flexible Arbeitszeiten, Home-Office etc. Das bringt nachhaltige, klimagerechte Veränderung des Mobilitätsverhaltens und damit weniger Autoverkehr. Wenn nur noch Handwerker:innen, Zustelldienste, strassengebundene Lastentransporte usw. mit dem Auto oder LKW ins Appenzellerland fahren, reduziert sich der MIV, die Staus gibt's nicht mehr und der Autobahnanschluss erübrigt sich.

An der stark befahrenen Alpsteinstrasse in Herisau muss ernsthaft nach einer attraktiven und sicheren Lösung für Velos gesucht werden und für den MIV aus Lärm und Sicherheitsgründen Tempo 30 signalisiert werden. Die Verlegung des Fahrradwegs in die Nähe des Trassees der Appenzeller Bahnen könnte ein möglicher Lösungsansatz sein.

TG: N23 Bodensee – Thurtal Strasse (BTS)

Wir begrüssen sehr, dass dieses Projekt nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und unterstützen den Entscheid des Astra. Wir fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen CHF kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen CHF betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden CHF. Auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.
- **Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs:** Die BTS beseitigt keine Engpässe, die den nationalen oder internationalen Verkehr massgeblich behindern. Die DTV-Zahlen (10000 - 12500 für Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen sowie 15000 -17500 Sulgen-Weinfelden) sprechen klar gegen diese 33 km lange neue Strasse.
- **Vermeidung von Problemverlagerungen:** Mit dem Ausbau der Thurtalstrecke und der damit erhofften Reisezeitverkürzung im MIV würde zusätzlicher Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur und Zürich Nord geführt.
- **Konkurrenzierung des öV:** Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV. So verkehren auf der Strecke Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge, auf der Strecke Winterthur – Romanshorn 80 Züge. Zitat aus dem Gesamtverkehrskonzept Thurgau vom April 2011: *„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 Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner:innen. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und können und müssen mit weit kostengünstigeren lokalen Massnahmen an der Quelle, wie Tempo 30, angegangen werden.
- **Sicherheit:** Das Konzept der BTS "zweispurig, nicht richtungstrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Es beinhaltet die Gefahr von frontalen Kollisionen bei hohem Tempo.

Wir bedanken uns für die Beachtung unserer Überlegungen und verbleiben mit freundlichen Grüssen

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Sektion St. Gallen/Appenzell



Cristina Bitschnau-Kappeler
Geschäftsleiterin

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 Ausbauschritt 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

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 Stautunden 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 Ausbauschritt 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 Schildbürgerstreich, 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

Per Email an:
netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 13. April 2022

Stellungnahme zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Vernehmlassung 2021/127)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu den obigen Vorlagen Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

Grundsätzlich sind die Pläne des Bundes zum weiteren Ausbau der Nationalstrassen völlig aus der Zeit gefallen. In Zeiten, in denen der Verkehr seine Emissionen zur Erreichung der Klima- und Umweltziele massiv reduzieren muss, ist ein Rückbau und kein Ausbau von Strassen für den Autoverkehr angebracht. Primär auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und ähnlicher Entwicklungen zu setzen, wie dies im Erläuternden Bericht zum Ausdruck gebracht wird, reicht bei Weitem nicht aus um die Klima- und Umweltziele der Schweiz zu erreichen, schon gar nicht, wenn gleichzeitig die Kapazitäten für Autostrassen – wie in den Vorlagen vorgesehen – noch weiter erhöht werden.

Grundsätzlich liegt dem Ausbau der Nationalstrassen eine falsche Herangehensweise zugrunde: Aufgrund prognostizierten Mehrverkehrs werden Infrastrukturen ausgebaut, welche diesen Mehrverkehr zu einem Teil selbst induzieren, anstatt dass, wie aus Klima- und Umweltschutzgründen unbedingt angezeigt, alternative Massnahmen beschlossen werden, welche möglichem Mehrverkehr von Autos entgegenwirken.

Deshalb lehnen wir sämtliche Ausbaupläne der Nationalstrassen des Ausbauschnitts 2023, welche über den Ausbau im Sinne von Anpassungen hinausgehen, ab.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

VCS Verkehrs-Club der Schweiz



Ruedi Blumer
Präsident

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58, IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0
www.verkehrsclub.ch, vcs@verkehrsclub.ch

Detaillierte Würdigung der Vorlage auf Basis des Fragebogens

Frage 1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, aus folgenden Gründen:

1. Wir lehnen alle Ausbauten im Sinne von Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes ab (Begründung siehe Antwort auf Frage 2).
2. Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse beschlossen worden sind, wie er nun in Vorlage 3 dem Parlament unterbreitet werden soll, lehnen wir aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen klar ab.

Wir fordern deshalb, den Verpflichtungskredit von **Vorlage 3** entsprechend um 300 Mio. zu kürzen (dieser Betrag entspricht den Kosten „Projektierung und Landerwerb“, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 60) und Buchstabe b von Artikel 1 ersatzlos zu streichen.

3. Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbausritten aufzuführen. Grundsätzlich stellt sich der VCS gegen die Umnutzung von Pannestreifen mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung der Nationalstrassen.
4. Die im Erläuternden Bericht des Bundesrates aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz (Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Verträglichkeit und Biodiversität) und die dort aufgeführten Definitionen dieser Begriffe gehen zum Teil über die von Volk und Ständen beschlossene Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 21).

Die Ziele „Verfügbarkeit“ und „Leistungsfähigkeit“ lehnen wir in der im Erläuternden Bericht definierten Form aus folgenden Gründen klar ab:

- Gemäss Zweckartikel des NAF-Gesetzes dienen die Mittel des Fonds „der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.“ (Art. 2, Abs. 1 NAFG). Eine leistungsfähige Gesellschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind aber keine Synonyme.
- In Art. 83 der Bundesverfassung ist ausserdem von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer „täglichen und lückenlosen“ Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen. In Art. 83 der Verfassung ist von „ausreichendem“ Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Das Ziel des Wert- und Substanzerhaltes für Nationalstrassen ist völlig ausreichend. Einen Ausbau lehnen wir entschieden ab.

Die Nationalstrassen-Ziele „Wert- und Substanzerhalt“, „Sicherheit“, „Wirtschaftlichkeit“, „Verträglichkeit“ und „Biodiversität“ unterstützen wir hingegen und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel für das Nationalstrassennetz verstärkt auf diese Ziele auszurichten.

Frage 2) Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja.

Wir beurteilen den Erläuternden Bericht des Bundesrates als lückenhaft. Ein Denken in verschiedenen Szenarien fehlt. Anstelle von rein angebotsseitigen Ausführungen zur Deckung einer angeblichen Nachfrage ist der Bund in der Pflicht, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv zu beeinflussen, wie dies aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes dringend nötig ist.

Stattdessen wird im Erläuternden Bericht die Notwendigkeit der geplanten Ausbauten der Nationalstrassen mit den Prognosen der Verkehrsperspektiven des UVEK begründet, denen wiederum alle Erweiterungsprojekte der Realisierungshorizonte 2030 und 2040 des STEP Nationalstrassen als realisiert hinterlegt sind (Erläuternder Bericht, Seite 11, Fussnote 7). Dieses unsinnige tautologische Vorgehen lehnen wir ab.

Wir begrüßen grundsätzlich, dass im Erläuternden Bericht (Seite 58) auf die Prüfung von Carpool-Lanes als eine der Massnahmen zur „effizienteren Nutzung des Bestehenden“ verwiesen wird. Wir fordern aber diesbezüglich konkrete Massnahmen: wenn tatsächlich im Rahmen des STEP Nationalstrassen zusätzliche Autospuren gebaut werden – was wir ablehnen – sollen diese zusätzlichen Spuren im Hinblick auf einen möglichst klimafreundlichen zukünftigen Verkehr für Autos mit mehreren Insassen reserviert werden (vgl. beispielsweise Projekt BE N1: Wankdorf-Schönbühl).

Wir stellen ausserdem fest, dass wir bei vielen mit dem Nationalstrassenbau eng zusammenhängenden Politikfeldern mit einem nicht akzeptierbaren Zustand konfrontiert sind. Der Bund hat die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die von ihm beschlossenen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. **Die Nationalstrassenplanung muss aktiv so gestaltet werden, dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können, insbesondere**

- **müssen gemäss Klimastrategie des Bundesrates bis spätestens 2050 Netto Null Treibhausgase erreicht werden und für den Sektor des (Land-)Verkehrs ist dies schon deutlich vor 2050 notwendig**
- muss der Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 gesenkt werden (Art. 3 EnG)
- muss das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik eingehalten werden, wonach die CO₂-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO₂-V)
- müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV eingehalten werden
- müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV eingehalten werden
- muss das aktuell gültige Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr (GVVG) eingehalten werden
- müssen die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (Reduktionsziel von minus 50 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990)

Schliesslich muss der Bund auch respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden (meist aufgrund von Volksentscheiden) sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierende Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium dieser Gemeinden verzichten. Dies gilt insbesondere für

- kommunale Ziele zum Modal-Split

- kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft
- kommunale Netto-Null-Ziele von Städten (z.B. Winterthur 2040)
- Übergänge Nationalstrassennetz zu städtischem/kantonalem Netz (Knoten): Respektierung der städtischen und kantonalen Bedürfnisse

Das Nationalstrassennetz soll ausschliesslich auf eine Art und Weise verändert werden, welche ein Minimum an Klima- und Umweltbelastung anstrebt. Eine das Verkehrsaufkommen reduzierende Nationalstrassenpolitik des Bundes ist deshalb dringend nötig.

Auch die im Zweckartikel des NAF-Gesetzes festgelegten Bestimmungen sind unserer Ansicht nach nur ungenügend erfüllt worden. Das Nationalstrassenfonds-Gesetz sagt, dass Gelder aus der Strassenkasse NAF nur unter folgenden Bedingungen ausgegeben werden dürfen:

- wenn eine Gesamtschau des Verkehrs vorliegt: Eine solche wurde beispielsweise in Bezug auf die Effekte des Ausbaus der Nationalstrassen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) im Erläuternden Bericht dargelegt. Allerdings ist es für uns widersinnig, dass diese Abwägung zum Schluss kommt, dass „Eine gewisse Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs durch die strassenseitige Verbesserung [...] nicht ausgeschlossen werden [kann]“ (Erläuternder Bericht, Seite 67f) und trotzdem an einem fortschreitenden Ausbau der Nationalstrassen festgehalten wird. Mit einem solchen Vorgehen kann die anzustrebende Modalsplitverschiebung weg vom Auto- und hin zu mehr ÖV, Fuss- und Veloverkehr (FVV) nicht erreicht werden.
- wenn wirkungsvolle Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorgezogen werden: Hier sind aus unserer Sicht Massnahmen zur Verkehrsvermeidung wie beispielsweise die Attraktivitätssteigerung von Homeoffice oder die Streichung des Pendlerabzuges bei den Steuern einem Nationalstrassenausbau vorzuziehen.
- wenn der Schutz der Umwelt beachtet wird: Diesem Aspekt wird aus unserer Sicht klar zu wenig Rechnung getragen: So ist beispielsweise besonders stossend, dass die Spurerweiterung zwischen Wankdorf, Schönbühl und Kirchberg einen weiteren Flächenverbrauch zur Folge hat (Erläuternder Bericht, Seite 56).
- wenn die Erschliessung von Berggebiete oder Tourismusregionen verbessert wird: Dies scheint uns bei den aktuellen Ausbauprojekten in Basel, St Gallen, Bern und Schaffhausen nicht der Fall zu sein.

Frage 3) Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar

Wir unterstützen den Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, mit Ausnahme der Ausgaben für die Umnutzung von Pannestreifen (siehe Kommentar zu Frage 1). Insbesondere begrüssen wir die Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur, sowie Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung von Anwohnerinnen und Anwohner der Nationalstrassen.

Frage 4) Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

1. In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekten: Ja, es sollen keine weiteren Projekte hinzugeführt werden.

2. In Bezug auf die vorgeschlagenen Projekte: Nein, die Projektliste ist nicht vollständig sondern überladen (siehe Kommentare unten bei „Ausbauschritt 2023“ und „Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen“).

Frage 5) Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

1. Ausbauschritt 2023: siehe Kommentare zu den einzelnen Projekten unten.

2. Realisierungshorizonte: Zu den Projekten die gemäss aktuellem Stand der Planung dem „Realisierungshorizont 2030: Weitere Ausbauschritte“, „Realisierungshorizont 2040“ oder den „Weiteren Realisierungshorizonten“ zugeordnet sind, wird sich der VCS Schweiz grundsätzlich zu einem späteren Zeitpunkt äussern – spätestens wenn deren Planung hinreichend fortgeschritten ist, so dass Kredite notwendig werden. Ausnahmen siehe unter Punkt „Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen“ unten.

Des Weiteren unterstützen wir bei den beiden vorgesehenen Anpassungen des Netzbeschlusses im Raum Zürich (Vorlage 4) die ersatzlose Streichung des Abschnittes Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon). Hingegen lehnen wir die Ersetzung des Abschnittes N1 Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz durch Zürich (Hardturmsportplatz) – Zürich (Pfungstweidstrasse) ab.

Frage 6) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Ausbauschnitt 2023

BE: N1 Wankdorf – Schönbühl

Der VCS Schweiz lehnt dieses Bauprojekt ab. Ein Kapazitätsausbau von 6 auf 8 Spuren geht für uns in die völlig falsche Richtung. Das Projekt trägt nicht dazu bei, das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu ändern. Im Gegenteil: Das Vorhaben, dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) mehr Platz zur Verfügung zu stellen, um den Verkehrsfluss zu verbessern, führt seinerseits zu mehr Verkehr, weil die Attraktivität des Autos dadurch unbestrittenermassen zunimmt. Besonders ins Gewicht fällt ausserdem der zusätzliche Kulturlandverbrauch durch die geplanten Spurerweiterungen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 56).

BE: N1 Schönbühl – Kirchberg:

Der VCS Schweiz lehnt dieses Bauprojekt aus vergleichbaren Überlegungen wie das Projekt „Wankdorf-Schönbühl“ ab. Die Bezeichnung des Projektes als „Engpassbeseitigung“ ist ausserdem irreführend, da die Kapazitäten auf einer längeren Strecke ausgebaut werden sollen.

SG: N1 3. Röhre Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Der VCS Schweiz lehnt sowohl den Bau der 3. Röhre Rosenberg tunnel als auch die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ab. Beide Projekte verschärfen die Verkehrs- und Umweltprobleme in der Region und darüber hinaus. Insbesondere tragen sie zur Klimaerhitzung bei und widersprechen der Notwendigkeit zur Veränderung des Modalsplitts zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) und des ÖV. Sie stehen insbesondere auch im Widerspruch zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, welche die St. Galler Stimmbevölkerung am 7. März 2010 per Volksabstimmung beschlossen und am 4. März 2018 bestätigt hat.

3. Röhre Rosenberg tunnel

Eine zusätzliche Tunnelröhre würde das Wachstum des Autoverkehrs fördern. Dabei sind mit den bereits bestehenden vier Tunnelröhren sowohl die sinnvollen und notwendigen Autofahrten wie auch zusätzlicher nicht zwingender Freizeit- und Berufsverkehr in recht grossem Ausmass gewährleistet.

Spange Güterbahnhof

Die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ist nicht vereinbar mit dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung der Stadt St.Gallen, welches bereits zweimal durch die Stimmbevölkerung der Stadt St.Gallen bestätigt worden ist. Dieses legt fest, dass der ÖV und der FVV gefördert und die Verkehrsmenge des MIV plafoniert werden muss.

Der Bau der Ausfahrt Güterbahnhof torpediert ausserdem verkehrspolitische Ziele, die im Erläuternden Bericht genannt werden (S. 35 f.): Zum einen soll durch den Ausbau der Nationalstrassen das nachgelagerte Strassennetz entlastet werden, mit dem Ziel die darauf vorgesehenen Massnahmen zur Förderung der kollektiven Verkehrsmittel sowie des FVV umzusetzen. Weiter soll die Wohnlichkeit der Siedlungsgebiete gesteigert werden. Die zusätzliche Autobahnausfahrt stärkt jedoch einseitig und massiv den MIV. Es ist mit einer erheblichen Zunahme des Autoverkehrs zu rechnen, der über die St.Leonhardsbrücke, St.Leonhardstrasse, Davidstrasse und Geltenwilenstrasse in die Stadt fliessen wird. Sie wird ausserdem sehr viel Fläche beanspruchen, die dem FVV und dem ÖV zugewiesen werden müsste. Zusätzlich verschlechtert sich auch die Wohnlichkeit und Aufenthaltsqualität entlang der neuen Einfallsachsen in die Stadt.

BS-BL: N2 Rheintunnel Basel

Der VCS Schweiz lehnt das Projekt „Rheintunnel Basel“ ab. Der Rheintunnel auf der N2 zwischen St. Jakob und Basel-Kleinhüningen bedeutet eine klare Erweiterung der Kapazität der Nationalstrassen in Basel-Stadt (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 55), welche wir ablehnen.

Sollte das Projekt Rheintunnel Basel – welches wir ablehnen – tatsächlich durchgeführt werden, muss diese zusätzliche Kapazität für den Autoverkehr auf dem Strassennetz von Basel-Stadt kompensiert werden. Gemäss § 13 Abs. 4 des Umweltschutzgesetzes von Basel-Stadt gilt: „Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten.“ Dies bedeutet konkret: Sollte der Rheintunnel tatsächlich gebaut werden, so muss die heute bestehende Osttangente aufgehoben werden.

SH: N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel

Der VCS Schweiz lehnt dieses Projekt ab. Dies auch weil es sich dabei um ein Vorschussbauwerk für die Führung der A98 (Hochrheinautobahn, Basel-Waldshut-Konstanz und Raum Bodensee) durch den Kanton Schaffhausen handeln kann.

Wir stehen heute vor der Situation, dass hauptsächlich infolge der Zunahme des Schwerverkehrs die Stadtdurchfahrt der A4 zeitweise stark belastet ist. Zudem sind die Einfahrten Schaffhausen Zentrum (Richtung Singen/Stuttgart) und Schaffhausen Nord (Richtung Winterthur/Zürich) verkehrstechnisch ungünstig ausgestaltet (zu kurz, unübersichtlich und gefährlich), was viele einheimische Autofahrerinnen und Autofahrer davon abhält, den Fäsenstaubtunnel für die lokale Durchfahrt zu nutzen. Dies wiederum führt zu einer stets steigenden Mehrbelastung des lokalen Strassennetzes wegen des Schleichverkehrs durch die Stadt Schaffhausen. Mitverursacht wird dieses Verkehrsaufkommen durch die Lage mehrerer grosser Einkaufszentren im Bereich Schaffhausen-Herblingen.

Mit dem geplanten Bau einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels wird der Anschluss Schaffhausen Nord zum Halbinschluss, was den „Nutzen“ des Fäsenstaubtunnels für den Lokalverkehr nicht erhöhen dürfte. Zudem muss dadurch in Zukunft der Lastwagenverkehr zum Kontrollzentrum im Areal Güterbahnhof auf Strassen durch Wohnquartiere verlegt und nach erfolgter Kontrolle für die Weiterfahrt in Richtung Zürich sogar via die Altstadt (Bachstrasse) und an zwei Schulhäusern vorbei zum Anschluss Schaffhausen Süd geführt werden.

Ausserdem muss angemerkt werden, dass das auch nach dem Ausbau des Fäsenstaubtunnels weiterhin 2-spurig verbleibende Teilstück von Schaffhausen-Herblingen bis an die Landesgrenze (vormals Hauptstrasse J15) voraussichtlich schon in naher Zukunft zu einem weiteren „Nadelöhr“ erklärt werden dürfte. Damit ist absehbar, dass die Kaskade von Strassenbauten im Bereich der Stadt Schaffhausen in den nächsten 30 bis 50 Jahren noch nicht zu Ende gehen wird. Der Preis dafür wird ein weiter ansteigendes Verkehrsvolumen sowie die fortschreitende Umwandlung weiterer Stadtgebiete in eine „Verkehrswüste“ sein.

Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen

BE: N1 Weyermannshaus – Wankdorf und BE: N6: Muri – Rubigen

Die Projekte „Weyermannshaus – Wankdorf“ (Realisierungshorizont 2040) und Muri-Rubigen (Weitere Realisierungshorizonte) lehnen wir ab.

AG: N1 Aarau-Ost – Birrfeld

Auf die Weiterverfolgung des 6-Spur-Ausbaus Aarau-Ost – Birrfeld soll verzichtet werden. Die für das Jahr 2040 prognostizierten Stauzeiten rechtfertigen die negativen Auswirkungen des Projekts auf Umwelt und Anwohner nicht. Ausserdem begrüssen wir den Verzicht auf die Erweiterung Baden-West – Neuhof (4. Röhre Baregg, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 109).

GL: N17 Umfahrung Netstal

Wir lehnen das Projekt „Umfahrung Netstal“ ab. Das Projekt ist nicht verhältnismässig, nicht mehr zeitgemäss und vor allem ungenügend wirksam, weil es die Verkehrsprobleme zur Erschliessung des Hauptortes (Netzanschluss) und des ganzen Kantons Glarus (Anschluss an Glarus Süd) nicht löst und die Ursachen zu wenig angeht.

Der im Erläuternden Bericht (Seite 41) erwähnte Nutzen bezüglich der Entlastung des Ortsteils Netstal ist mit Blick auf die Gesamtwirkung der Mobilität im Kanton Glarus und erst recht mit Blick auf die gesamte Schweiz viel zu klein. Das heutige Verkehrsproblem mit Staus ergibt sich hauptsächlich aus selbstverursachtem Zielverkehr nach Glarus zu Spitzenzeiten, da die meisten Fahrzeuge mit einer Person unterwegs sind. Das ist im Hinblick auf kluge, zukunftsfähige und wirksame Mobilität mit neuen, digitalen Lösungen anders zu lösen, als neue und teure Strassen zu bauen. Dadurch werden zudem die letzten nicht überbauten Landwirtschaftsflächen, Naherholungsgebiete und siedlungstrennenden Grüngürtel im engen Talboden zerschnitten und es wären während Jahren der Bauzeit massive Lärm- und weitere Emissionen in Kauf zu nehmen.

Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Glarner Dörfern muss mit anderen Massnahmen verbessert werden als mit neuen Strassen, die insgesamt zu noch mehr Strassenverkehr führen. So plant der Kanton langfristig einen Ausbau des ÖV-Angebots mit einem Viertelstundentakt (2035 bis 2040). Dieser Ausbau zielt auf einen künftig veränderten Modal-Split im Kanton Glarus ab.

Für den bisher ungezähmten Ziel- und Quellverkehr in den Ortschaften sind die Voraussetzungen für die vermehrte Nutzung und das Umsteigen auf den FVV für Kurzstrecken (z.B. Einkaufen, Arbeiten) zu schaffen. Dazu gehören auch Massnahmen im Bereich Kommunikation und Sensibilisierung (z.B. Feinstaub, Lärm, Wertverluste von Liegenschaften) und Infrastruktur für den täglichen Bedarf (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsdienstleistungen, Gastronomie). Die Voraussetzungen dafür sind gut: Viele Wege sind kurz und flach und das Bedürfnis nach mehr Qualität im unmittelbaren Wohnumfeld ist während der Pandemie gestiegen.

Sollte das Projekt dennoch realisiert werden – was wir ablehnen – so sind zwingend (gemäss Rechtsprechung Bundesgericht) flankierende Massnahmen zum Schutz der lokalen Bevölkerung vor den negativen Effekten des Strassenausbaus bis zur Inbetriebnahme des projektierten Ausbaus umzusetzen.

Ti: N13 Collegamento autostradale Bellinzona – Locarno

Condividiamo il progetto e la necessità di togliere il traffico dal Piano incanalandolo in Galleria ma senza prevedere un aumento dello stesso quindi senza aumento della capacità, moderando il traffico e declassando e recuperando la strada attuale.

Particolare attenzione dovrà essere data all'attraversamento del fiume Ticino evitando un raddoppio delle corsie. Occorre considerare che già ora la Galleria Mappo Morettina è in saturazione e un aumento del traffico sul Piano di Magadino porterebbe solo a nuovi ingorghi tra Gordola e Mappo, la nuova offerta di trasporto pubblico è ampiamente sufficiente per un trasferire trasporto privato motorizzato a trasporto pubblico

Tl: N2 Lugano-Sud – Mendrisio

Siamo d'accordo con il lavori di manutenzione del resto già in corso su questa tratta, nelle gallerie ma non solo. Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su questo tratto.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga "la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto" abbia addirittura deciso di trasferire l'opera "dall'Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030", senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà della popolazione, associazioni ambientaliste, alcuni comuni e partiti.

Crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure da incentivare anche con vantaggi finanziari, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere.

Nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommene NEB-Strecken

TG: N23 Bodensee – Thurtal Strasse (BTS)

Wir begrünnen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen CHF kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen CHF betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden CHF. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.
- Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe, die den nationalen oder internationalen Verkehr massgeblich behindern.
- Vermeidung von Problemverlagerungen: Mit dem Ausbau der Thurtalstrecke und der damit erhofften Reisezeitverkürzung im MIV würde zusätzlicher Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur und Zürich Nord geführt.
- Konkurrenzierung des ÖV: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten ÖV. So verkehren auf der Strecke Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge, auf der Strecke Winterthur – Romanshorn 80 Züge. „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.“ (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)
- Lärm- und Luftbelastung: Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren lokalen Massnahmen angegangen werden.
- Sicherheit: Das Konzept der BTS "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Es beinhaltet die Gefahr von frontalen Kollisionen bei hohem Tempo.

SG/AR: N25 Zubringer Appenzellerland

Wir begrünnen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Wir lehnen das Projekt bereits im Grundsatz ab, weil ein neuer Autobahnanschluss unnötig ist. Mit dem kürzlich erfolgten Ausbau der Appenzellerstrasse von Winkeln nach Herisau ist das Appenzellerland gut ans Autobahnnetz angeschlossen. Der minimale Zeitgewinn dank dem geplanten Zubringer müsste durch zwei teure Tunnels, einen erheblichen Kulturlandverschleiss und riesige Mengen von umweltschädlichem Beton erkaufte werden.

BL: N18 Muggenbergtunnel

Wir begrünnen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde. Der Muggenbergtunnel kann allenfalls eine Option sein, wenn andere Massnahmen ausgeschöpft wurden aber nicht die nötige Wirkung zeigen. So muss beispielsweise zunächst der Knoten Angenstein optimiert und entlastet sowie der öffentliche Verkehr ins Laufental ausgebaut werden.

BL: N18 Laufen /Zwingen

Wir begrünnen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde. Es scheint für diese Umfahrung wenig Bedarf zu geben. So nimmt der Transit-Autoverkehr durch Laufen in den letzten Jahren nicht zu, im Gegensatz zum Ziel- und Quellverkehr von und nach Laufen. Die Umfahrung Laufen/Zwingen könnte zwar positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung haben. Sie ist jedoch zwingend mit flankierenden Massnahmen und dem Rückbau der heutigen Strasse zu verknüpfen. Zudem soll zuerst der Bahn-Doppelspurausbau im Laufental umgesetzt und seine Wirkung abgewartet werden, bevor an diesen teuren Bau gedacht wird. Durch den 15-Minuten-Takt der S3 zwischen Laufen und Basel wird sich ein guter Teil des MIV auf den öffentlichen Verkehr verlagern.

JU: N18 Umfahrung Delémont

Wir begrünnen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf das Projekt verzichtet wird, da wir es aufgrund seiner verkehrssteigernden Wirkung grundsätzlich ablehnen.

GR: N29 Umfahrung Bivio / Umfahrung Mulegns / Umfahrung Cunter/Savognin

Wir begrünnen, dass die drei Umfahrungen an der N29 vom Bund im Verhältnis zu ihrer Wirkung als zu teuer beurteilt und daher zurückgestellt wurden respektive festgestellt wurde, dass es weitere Studien dazu braucht.

Ti: N24 Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Vediamo con favore l'archiviazione di questo progetto che la nostra Associazione ha sempre avversato.

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

per E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Bern, 29. April 2022

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

Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Einleitende Bemerkungen

Grundsätzlich ist die Vorlage zu begrüßen. Innerhalb des Gesamtverkehrssystems kommt den Nationalstrassen eine hohe Bedeutung zu. Diese Vorlage ermöglicht das Aufrechterhalten der Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit dieser Infrastruktur, was für die gesamte Volkswirtschaft ein äusserst wichtiges Ziel darstellt.

Die Überlastung der Nationalstrassen nahm zwischen 1990 und 2019 um 137 Prozent zu, d.h. deutlich schneller als die Bevölkerung, die im selben Zeitraum nur um 28 Prozent angestiegen ist. Die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes ist somit an vielen neuralgischen Punkten beeinträchtigt. Diese Verkehrsstörungen führen zu Ausweichverkehr auf dem kantonalen und lokalen Strassennetz, vor allem in den Wohngebieten. Die Verlässlichkeit des gesamten Strassenverkehrssystems, insbesondere die Erschliessung der Städte und grossen Agglomerationen, ist gefährdet.

Diese Vorlage liefert vor diesem Hintergrund einen wichtigen Beitrag, damit die Verkehrserschliessung der Schweiz gewährleistet, das nachgelagerte Strassennetz vom Ausweichverkehr entlastet und die Verkehrssicherheit allgemein erhöht wird sowie die Nationalstrassen

betreffend Lärmschutz und aus Sicht der Nachhaltigkeit (Gesellschaft, Wirtschaft, Umwelt) verbessert werden können.

Detaillierte Bemerkungen

Bedarfsgerechte Anpassung des Nationalstrassennetzes

Ohne weitere Begründung wird das Nationalstrassennetz in seiner langfristigen Weiterentwicklung im Vergleich zur letzten Botschaft stark eingeschränkt. Sah das vorgeschlagene Zukunftsbild damals noch vor, das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2x3 Spuren auszubauen, verweist die vorliegende Botschaft auf «Massnahmen zur effizienten Nutzung des Bestehenden». Dies wird einer bedarfsgerechten Anpassung des Nationalstrassennetzes auf Basis des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nicht gerecht. Die vom Bundesrat aufgelisteten Massnahmen mögen eventuell zu einer besseren Nutzung des bestehenden Netzes beitragen, jedoch missachtet diese Vorgehensweise vollends die Realität: Während die Bevölkerung wächst, nimmt die Überlastung der Nationalstrassen seit Jahren im Verhältnis wesentlich schneller zu.

strasseschweiz besteht deshalb darauf, dass die für die Schweizer Volkswirtschaft wichtigste Verkehrsinfrastruktur weiterhin eine langfristige und bedarfsgerechte Perspektive darstellt. Für die kommenden Generationen wäre die ersatzlose Aufgabe einer langfristigen Planung des Nationalstrassennetzes unverantwortlich, da das Parlament zu jedem Zeitpunkt ein Strassenprojekt aufgeben kann; was jedoch voraussetzt, dass die oft über Jahrzehnte dauernden Planungsarbeiten jetzt nicht leichtfertig abgebrochen werden. Zudem sind die nationalen Strassenbauprojekte nachhaltig und für einen zunehmend defossilisierten Strassenverkehr notwendig.

Effizienzsteigerungen bei der Projektierung von Strassenprojekten

Wie die bundesrätliche Botschaft festhält, kommt es in der Umsetzung der vom Parlament verbindlich beschlossenen Strassenprojekte leider zu Verzögerungen. Wenn auf die einzelnen Projekte konkret eingegangen wird, lässt sich feststellen, dass gewisse verwaltungsinterne Prozesse redundant sind. So wird mehrfach eine Ämterkonsultation innerhalb der Bundesverwaltungen zu den unterschiedlichen Schritten innerhalb der Projektierung angestrengt, obwohl sich der Nutzen für die Allgemeinheit nicht erschliessen lässt. Eine einmalige Ämterkonsultation zu Beginn der Projektierung ist ausreichend.

strasseschweiz schlägt insofern vor, die Projektierung auf diesen Aspekt hin deutlich zu straffen, damit die Strassenprojekte von verwaltungsinternen Prozessen nicht verzögert werden und der Entscheid des Parlaments effizient umgesetzt wird.

Ein Auseinanderdriften der Agglomerationsprojekte und der STEP Nationalstrassen

Das Programm Agglomerationsverkehr war bei seiner Konzeption als ergänzende Massnahme zum strategischen Entwicklungsprogramm der Nationalstrassen, welche die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes erhalten soll, gedacht, sodass das deutlich zunehmende Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen aufgefangen werden kann. Wie der

Bundesrat im Bericht zur Beantwortung des Postulats Burkart 18.3606 «Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen» festhielt, hat sich die Schnittstellenproblematik zwischen dem Nationalstrassennetz und dem Agglomerationsverkehr dennoch in den vergangenen Jahren weiter verschärft: Viele Schnittstellen der grossen Agglomerationen sind während der Spitzenzeiten überlastet. Die stärksten Überlastungen sind in der Abendspitze festzustellen, wenn sich Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsverkehr überlagern. Das führt zu einem erhöhten Unfallrisiko, was die Verkehrssicherheit massiv beeinträchtigt, und äussert sich in Form von Rückstau bis auf die Stammstrecke der Autobahn oder in Staus auf dem lokalen Strassennetz, die sich auch über mehrere Knoten erstrecken und zu Behinderungen des strassengebundenen ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs führen können.

strasseschweiz schlägt deshalb vor, dass der Bund Massnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass die vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprojekte den Rückstau auf der Autobahn lösen und/oder mindestens dort nicht mehr Rückstau provozieren.

Behördenverbindlichkeit von anderen Strategien

Das Raumkonzept Schweiz, der Sachplan Verkehr, Teil Programm, die Verkehrsperspektiven 2050, die langfristige Klimastrategie der Schweiz, die Strategie Biodiversität Schweiz und die Bodenstrategie Schweiz werden in der bundesrätlichen Botschaft - subsummiert als «Strategien des Bundesrats» - als «übergeordnete Strategien und Ziele des Bundes» aufgeführt, obwohl diese verwaltungsinternen Papiere weder vom Souverän noch vom Parlament abgenommen wurden. Nichtsdestotrotz nennen sie sich behördenverbindlich für sämtliche Stufen des föderalen Aufbaus der Schweiz, was weder verfassungsmässig noch gesetzlich verankert ist.

strasseschweiz stellt fest, dass diese unilateral entschiedenen, nicht demokratisch verabschiedeten Strategien eine Orientierung über den Willen des Bundesrates darstellen; sie können aber in keinem Fall für die Entwicklung der Strasseninfrastruktur behördenverbindlich sein.

Abschliessende Bemerkungen

strasseschweiz begrüsst die Vorlage, da damit die notwendigen Mittel für die Instandhaltung und den Betrieb des Netzes sowie für fünf Strassenprojekte zur Erweiterung der Kapazitäten vorgesehen sind. Jedoch hat strasseschweiz Bedenken bezüglich der langfristigen bedarfsgerechten Perspektive des Nationalstrassennetzes, der Effizienz betreffend die mehrfache Ämterkonsultation und die Harmonisierung der Agglomerationsprogramme mit der Entwicklung des Nationalstrassennetzes.

Mit einer 10-Millionen-Schweiz und der zunehmenden Defossilisierung des Strassenverkehrs ist eine langfristig angelegte Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes, in der den zusätzlichen Infrastrukturbedürfnissen aller Regionen Rechnung getragen wird, unumgänglich.

Vor diesem Hintergrund fordert strasseschweiz, dass die langfristige Planung des Nationalstrassennetzes bedarfsgerecht nach dem Prinzip der nachhaltigen Entwicklung fortgesetzt wird. Den ausgefüllten Fragebogen finden Sie im Anhang.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, für die Kenntnisnahme unserer Stellungnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS



Olivier Fantino
Geschäftsführer



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

strasseschweiz begrüsst die Vorlage, da damit die notwendigen Mittel für die Instandhaltung und den Betrieb des Nationalstrassennetzes sowie für fünf Strassenprojekte zur Erweiterung der Kapazitäten vorgesehen sind. Jedoch hat strasseschweiz Bedenken bezüglich der langfristigen bedarfsgerechten Perspektive der Nationalstrassen, der Effizienz betreffend die mehrfache Ämterkonsultation und die Harmonisierung der Agglomerationsprogramme mit der Entwicklung des Nationalstrassennetzes.

Vor diesem Hintergrund fordert strasseschweiz, dass die langfristige Planung des Nationalstrassennetzes bedarfsgerecht nach dem Prinzip der nachhaltigen Entwicklung fortgesetzt wird.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Bedarfsgerechte Anpassung des Nationalstrassennetzes

Ohne weitere Begründung wird das Nationalstrassennetz in seiner langfristigen Weiterentwicklung im Vergleich zur letzten Botschaft stark eingeschränkt. Sah das vorgeschlagene Zukunftsbild damals noch vor, das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen und den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2x3 Spuren auszubauen, verweist die vorliegende Botschaft auf «Massnahmen zur effizienten Nutzung des Bestehenden». Dies wird einer bedarfsgerechten Anpassung des Nationalstrassennetzes auf Basis des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums nicht gerecht. Die vom Bundesrat aufgelisteten Massnahmen mögen eventuell zu einer besseren Nutzung des bestehenden Netzes beitragen, jedoch missachtet diese Vorgehensweise vollends die Realität: Während die Bevölkerung wächst, nimmt die Überlastung der Nationalstrassen seit Jahren im Verhältnis wesentlich schneller zu.

strasseschweiz besteht deshalb darauf, dass die für die Schweizer Volkswirtschaft wichtigste Verkehrsinfrastruktur weiterhin eine langfristige bedarfsgerechte Perspektive bestehen bleibt. Für die kommenden Generationen wäre die ersatzlose Aufgabe einer langfristigen Planung des Nationalstrassennetzes unverantwortlich, da das Parlament

zu jedem Zeitpunkt ein Strassenprojekt aufgeben kann; was jedoch voraussetzt, dass die oft über Jahrzehnte dauernden Planungsarbeiten jetzt nicht leichtfertig abgebrochen werden. Zudem sind die nationalen Strassenbauprojekte nachhaltig und für einen zunehmend defossilisierten Strassenverkehr notwendig.

Effizienzsteigerungen bei der Projektierung von Strassenprojekten

Wie die bundesrätliche Botschaft festhält, kommt es in der Umsetzung der vom Parlament verbindlich beschlossenen Strassenprojekte leider zu Verzögerungen. Wenn auf die einzelnen Projekte konkret eingegangen wird, lässt sich feststellen, dass gewisse verwaltungsinterne Prozesse redundant sind. So wird mehrfach eine Ämterkonsultation innerhalb der Bundesverwaltungen zu den unterschiedlichen Schritten innerhalb der Projektierung angestrengt, obwohl sich der Nutzen für die Allgemeinheit nicht erschliessen lässt. Eine einmalige Ämterkonsultation zu Beginn der Projektierung ist ausreichend.

strasseschweiz schlägt insofern vor, die Projektierung auf diesen Aspekt hin deutlich zu straffen, damit die Strassenprojekte von verwaltungsinternen Prozessen nicht verzögert werden und der Entscheid des Parlaments effizient umgesetzt wird.

Ein Auseinanderdriften der Agglomerationsprojekte und der STEP Nationalstrassen

Das Programm Agglomerationsverkehr war bei seiner Konzeption als ergänzende Massnahme zum strategischen Entwicklungsprogramm der Nationalstrassen, welche die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes erhalten soll, gedacht, sodass das deutlich zunehmende Verkehrsaufkommen in den Agglomerationen aufgefangen werden kann. Wie der Bundesrat im Bericht zur Beantwortung des Postulats Burkart 18.3606 «Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen» festhielt, hat sich die Schnittstellenproblematik zwischen dem Nationalstrassennetz und dem Agglomerationsverkehr dennoch in den vergangenen Jahren weiter verschärft: Viele Schnittstellen der grossen Agglomerationen sind während der Spitzenzeiten überlastet. Die stärksten Überlastungen sind in der Abendspitze festzustellen, wenn sich Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsverkehr überlagern. Das führt zu einem erhöhten Unfallrisiko, was die Verkehrssicherheit massiv beeinträchtigt, und äussert sich in Form von Rückstau bis auf die Stammstrecke der Autobahn oder in Staus auf dem lokalen Strassennetz, die sich auch über mehrere Knoten erstrecken und zu Behinderungen des strassengebundenen ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs führen können.

strasseschweiz schlägt deshalb vor, dass der Bund Massnahmen ergreift, um sicherzustellen, dass die vom Bund mitfinanzierten Agglomerationsprojekte den Rückstau auf der Autobahn verhindern und/oder mindestens dort nicht mehr Rückstau provozieren.

Behördenverbindlichkeit von anderen Strategien

Das Raumkonzept Schweiz, der Sachplan Verkehr, Teil Programm, die Verkehrsperspektiven 2050, die langfristige Klimastrategie der Schweiz, die Strategie Biodiversität Schweiz und die Bodenstrategie Schweiz werden in der bundesrätlichen Botschaft - subsummiert als «Strategien des Bundesrats» - als «übergeordnete Strategien und Ziele des Bundes» aufgeführt, obwohl diese verwaltungsinternen Papiere weder vom Souverän noch vom Parlament abgenommen wurden. Nichtsdestotrotz nennen sie sich

behördenverbindlich für sämtliche Stufen des föderalen Aufbaus der Schweiz, was weder verfassungsmässig noch gesetzlich verankert ist.

strasseschweiz stellt fest, dass diese unilateral entschiedenen, nicht demokratisch verabschiedeten Strategien den Willen des Bundesrates darstellen mögen, sie können aber in keinem Fall für die Entwicklung der Strasseninfrastruktur behördenverbindlich sein.

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?

Ja. Gemäss dem erläuternden Bericht scheint es uns nachvollziehbar.

Trotzdem sollten allfällige Versorgungsunsicherheiten und Kosteneffekte der aktuellen unterschiedlichen Krisen antizipiert werden.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Wir unterstützen die vorgeschlagenen Strassenbauprojekte, jedoch handelt es sich nur um ein Minimum, um die Aufrechterhaltung einer funktionierenden Strasseninfrastruktur sicherzustellen.

Angesichts der starken Bevölkerungsentwicklung und des Verkehrsaufkommens gemäss den verschiedenen Szenarien der Verkehrsperspektiven 2050 ist es notwendig, dass die Planung wie auch die Realisierung der Strassenprojekte deutlich schneller umgesetzt werden kann, damit auch für die zukünftigen Generationen die mit Abstand wichtigste Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht gemäss der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung entwickelt wird.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Prinzipiell sieht die bundesrätliche Vorlage die Erweiterungsprojekte für den Ausbauschnitt 2023 vor, die planungstechnisch die dazu notwendige Reife aufweisen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Siehe Ausführungen im Begleitschreiben.

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

Susann Haefeli-Kindler

Verein «Zusammenschluss Oberlandstrasse»

Bachtelstrasse 11
8620 Wezikon

GS / UVEK
13. APR. 2022
Nr.

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

8. April, 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse



Susann Haefeli-Kindler
Bachtelstrasse 11, 8620 Wetzikon

Verein Areal St.Gallen West - Gossau Ost, Thurgauerstrasse 19, 9400 Rorschach

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

St. Gallen, 29. April 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum rubrizierten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Vorbemerkung

Der Verein Areal St.Gallen West – Gossau Ost wurde 2017 von den Städten Gossau und St.Gallen, der Gemeinde Gaiserwald und den lokalen Wirtschaftsverbänden gegründet. Er wird von den ansässigen Unternehmen, wie auch dem Kanton St.Gallen, getragen und hat über 40 Mitglieder. Gemeinsam treiben wir in diesem kantonalen Wirtschaftsschwerpunktgebiet der Kategorie A die Entwicklung in den Bereichen Arealentwicklung, Standortförderung, Verkehr und Mobilität, Energie usw. voran. Aus diesen Anstrengungen ist auch die Entwicklungsplanung 2021-2023 (<https://entwicklungsplanung.asgo.ch>) entstanden, welche durch die genannten Gemeinden und den Kanton mit rund CHF 1.6 Millionen finanziert wird. Die Entwicklungsplanung hat das Ziel, den Arbeitsort und Lebensraum St.Gallen West - Gossau Ost langfristig zu stärken und zukunftsfähig zu machen.

Für das Gebiet ist es wichtig, dass sich die öffentliche Hand und die Wirtschaft im Rahmen ihrer Möglichkeiten koordinieren und gemeinsam für einen starken, attraktiven Wirtschafts- und Wohnstandort einsetzen, der über eine zukunftsfähige technische Infrastruktur und ein kapazitätsfähiges ÖV- und Strassensystem verfügt. Dabei werden auch Grossprojekte mit langfristigem Zeithorizont (bspw. Cargo sous terrain) aktiv geprüft. Im Perimeter St.Gallen West – Gossau Ost sind national und international tätige Firmen angesiedelt, insbesondere die Grossverteiler Aligro, Coop Ostschweiz-Ticino, Genossenschaft Migros Ostschweiz, Spar Handels AG und Top CC. Aber auch Fleisch- und Wurstverarbeiter wie die Ernst Sutter AG (fenaco) oder Automobilzulieferer wie die DGS Druckguss System AG.

Es ist uns ein Anliegen, als Verein und Vertreterin unserer Mitglieder die Wichtigkeit dieses Wirtschaftsgebiet hiermit zu unterstreichen. Es ist essenziell, dass die Region nicht nur auf Gemeinde- oder Kantonebene Unterstützung erhält, sondern dass auch die verkehrsmässige Anbindung ans Nationalstrassennetz und Schienennetz weiter ausgebaut wird, um die Zukunftsfähigkeit dieses wirtschaftlichen bedeutenden Gebiets zu gewährleisten. Hierbei spielt der Bund die wichtigste Rolle! Das Potential ist gross und die Wirkung auf die wirtschaftliche Entwicklung wird für unsere Region bedeutend sein.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

Frage 1: Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir begrüssen die Einplanung der 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in den Ausbauschnitt 2023 sehr. Dies ist eine wichtige Infrastrukturentwicklung für St.Gallen und die ganze Region. Für uns ist die Vorlage jedoch nicht abschliessend und unvollständig. Insbesondere muss die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und die Transportketten Schiene – Strasse muss zwingend in die Vorlage einfließen. Es fehlen uns bei den Ausführungen die Inputs und Erkenntnisse aus der Entwicklungsplanung 2021-2023 und die Berücksichtigung, der gemeindeübergreifenden Aktivitäten mit Einbezug von Kanton und Wirtschaft, welche die Ausgangslage deutlich mitbestimmen sollten.

Frage 2: Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

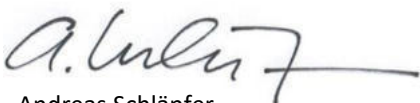
Das Ziel der ASGO ist es unter anderem, Siedlung und Verkehr optimal abzustimmen, um die raumplanerische Entwicklung vorantreiben zu können. Ohne den Zubringer Appenzellerland sind Vorhaben, wie Cargo sous terrain, Cargo Terminal und auch das Ermöglichen der sogenannten letzten Meile bezüglich der logistischen Feinverteilung nach St. Gallen von Westen her, nicht realisierbar. Langfristig verstärkt sich dieser Bedarf, wenn die Stärkung der Umsteige- und Umladebeziehung von der Strasse auf die Bahn in den Vordergrund rückt, insb. da die Appenzellerbahnen selbst keinen Güterverkehr haben.

Ebenso fehlt uns die Berücksichtigung der starken Abhängigkeiten der verschiedenen Einzelelemente. Eine Verschiebung des Autobahnzubringers Appenzellerland beeinflusst kaskadenartig zahlreiche andere Bereiche massiv bis hin zur Verunmöglichung der Umsetzung anderer wertvoller Projekte (bspw. Cargo sous terrain). Aufgrund von notwendigen Übergangslösungen muss mit deutlichen Mehrkosten für die Region gerechnet werden.

Der Verein ASGO bittet, dass insbesondere der Zubringer Appenzellerland neu beurteilt wird, unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen im Rahmen der Entwicklungsplanung 2021-2023 und der Potentiale, welche der Wirtschaftsraum für die ganze Ostschweiz bietet.

Wir bedanken uns für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Schläpfer
Geschäftsstelle Verein ASGO

Gewerbe Müllheim Wigoltingen
c/o Infino AG
Falewies
8555 Müllheim Dorf

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation (UVEK)
E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Müllheim-Dorf, 12. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Geschätzte Damen und Herren

Der Verein Gewerbe Müllheim Wigoltingen vertritt die wirtschaftlichen und gewerblichen Interessen der politischen Gemeinden Müllheim und Wigoltingen. Da insbesondere unsere Wirtschaftsregion vom Netzbeschluss stark betroffen ist und ein Interesse an der Netzerweiterung durch die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) hat, um den Anschluss an die umliegenden Wirtschaftsräume zu gewährleisten, erlauben wir uns, im Vernehmlassungsverfahren eine Stellungnahme abzugeben. Wir konzentrieren uns dabei auf die Fragen, welche in direkten Zusammenhang mit der Bodensee-Thurtalstrasse stehen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Das Wirtschaftsgebiet Müllheim-Wigoltingen ist durch die beiden Autobahnanschlüsse Grüneck und Häusern gut mit den Wirtschaftsregionen Frauenfeld und Kreuzlingen verbunden. Richtung Weinfelden hingegen endet die Schnellstrasse in Bonau und geht dort in die vergleichsweise ineffiziente und durch die Kombination mit Fahrradwegen und Fussgängerstreifen auch gefährliche Hauptstrasse N23 über. Aus unserer Sicht ist die BTS das fehlende Stück in einer unvollständigen Netzerschliessung zu den östlichen Wirtschaftsräumen und daher längst zur Umsetzung fällig. Da die BTS nicht in das STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde, erachten wir folglich jenes in Bezug auf den Projektumfang als unvollständig.

In sorgfältiger Voraussicht hat der Thurgau schon vor über 10 Jahren erkannt, dass die Hauptverkehrsachse N23 zeitnah an Ihre Kapazitätsgrenzen stossen wird, weshalb zu diesem Zeitpunkt das Projekt zur Bodensee-Thurtal-Strasse ins Leben gerufen wurde. Die Zustände haben sich seither auf ein unerträgliches Mass zugespitzt, welches sich negativ auf das wirtschaftliche Geschehen in unserem Einzugsgebiet auswirkt und unseren Mitgliedern unnötige Opportunitätskosten verursacht.

Aus dem erläuternden Bericht haben wir vernommen, dass der Bund bei der BTS nur einen geringen Problemdruck zu sehen glaubt. Genannt wird unter anderem die fehlende Vereinbarkeit mit dem Sachplan Verkehr. Dieser ist jedoch für die Umsetzung der BTS in einem ländlichen Kanton wie dem Thurgau, wo der motorisierte Individualverkehr aufgrund der hier typischen Siedlungsstruktur die dominanteste Art der Mobilität ist und auch bleiben wird, nicht zielführend. Der öffentliche Verkehr stellt in den ländlichen Gebieten keine Alternative zum Individualverkehr dar, da die Kosten für eine genügende Frequenz und Abdeckung von ÖV Verbindungen um ein Vielfaches höher sind als die Kosten des Individualverkehrs. Der Sachplan Verkehr fokussiert also auf die Zentren und Agglomerationen und überträgt dort taugliche Lösungen fälschlicherweise auf den ländlichen Raum, wo diese nicht funktionieren. Indes erfüllt die BTS die Definition des Sachplan Verkehrs gemäss S. 16: «Die Nationalstrasse nimmt im Strassenverkehr, soweit ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit gewahrt sind, die Überlast des nachgelagerten Strassennetzes auf und entlastet die städtischen Kerne vom Verkehr». Die aktuelle Nationalstrasse N23 hat indes ihre Durchleitungsfunktion und Funktionsfähigkeit bereits verloren. Die BTS würde hingegen dieser Definition wieder gerecht werden und die Ortskerne vom Verkehr entlasten. Wir sind daher befremdet zu vernehmen, dass die BTS, deren Planung bereits abgeschlossen ist und nur noch auf die Umsetzung wartet, noch einmal einer umfassenden Prüfung unterzogen und damit auf die lange Bank geschoben werden soll.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Wir bitten das UVEK gestützt auf die obigen Ausführungen abschliessend zur Aufnahme der BTS in das STEP Nationalstrassen und wenn möglich in den Ausbauschnitt 2023, mindestens aber zur Aufnahme in den Realisierungshorizont 2024-2027.

Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Gewerbe Müllheim Wigoltingen



Ueli Hausammann
Präsident



netzplanung@astra.admin.ch

Laufen, 28. April 2022

Vernehmlassung zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 - 2027

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bestätigen Ihnen die in der Vernehmlassung des Komitee N18 Basel-Jura vom 31. März 2022 dargelegte problematische Situation auf der Nationalstrasse 18, welche sich in den kommenden Jahren noch stark akzentuieren wird. Für unsere Region ist deshalb die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse 18 von hoher Wichtigkeit. Die chronisch überlastete Verkehrsachse, welche die Region Delémont und das Laufental mit Basel verbindet, wies im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen auf. Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Stauzeiten, sondern geht auch mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher.

Im Auftrag unserer 13 Mitgliedsgemeinden der Region Laufental schliessen wir uns deshalb der Vernehmlassung des Komitees N18 vollumfänglich an. Zusammenfassung der Forderungen:

- Wir begrüessen den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Wir fordern jedoch eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Studie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Das Komitee N18 soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.
- Zusätzlich fordern wir die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.
- Es soll angestrebt werden, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbauschnitt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden.

Freundliche Grüsse

Verein «Region Laufental»

Volker Papenburg
Präsident

Rita Stoffel
Leitung Geschäftsstelle

Kopie an:
Komitee N 18

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

Geschäftsstelle der
Verkehrsliga beider Basel
Hofackerstrasse 72, 4132 Muttenz
Mail: info@verkehrsliga.ch

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

Muttenz, 29. April 2022

Stellungnahme zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024– 2027 sowie zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Verkehrsliga beider Basel ist die Dachorganisation der Verbände des privaten Motorfahrzeugverkehrs in der Region Basel, die über ihre Mitgliederverbände in beiden Basel weit über 100'000 Mitglieder vertritt.

In alphabetischer Reihenfolge gehören der Verkehrsliga beider Basel die nachfolgenden Organisationen an:

- Automobil-Club der Schweiz, ACS beider Basel
- Autogewerbeverband der Schweiz, AGVS Sektion beider Basel
- Avenergy Suisse
- Gewerbeverband Basel-Stadt
- Handelskammer beider Basel
- Interessengemeinschaft Kleinbasel, IGK
- StadtKonzeptBasel
- Schweiz. Carrosserieverband VSCI, Sektion Nordwestschweiz
- Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG, Sektion Nordwestschweiz
- Schweiz. Verband der Immobilienwirtschaft, SVIT beider Basel
- StadtVereinigung Basel
- Touring Club der Schweiz, TCS beider Basel
- Wirtschaftskammer Baselland
- Wirteverband Basel-Stadt

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

Gerne nimmt die Verkehrsliga beider Basel die Möglichkeit wahr, zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 sowie zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen Stellung zu nehmen.

1. Vorbemerkungen

Die Verkehrsliga beider Basel teilt die Einschätzung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend notwendig ist. Von zentraler Bedeutung für die Region – nebst Rheintunnel und 8-Spur-Ausbau – ist insbesondere auch die Engpassbeseitigung auf der Nationalstrasse 18.

Die chronisch überlastete Verkehrsachse, welche die Region Delémont und das Laufental mit Basel verbindet, wies im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen auf. Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Stautunden, sondern geht auch mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher. Dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Korridorstudie durchführen möchte, begrüsst die Verkehrsliga beider Basel deshalb explizit. Sie fordert jedoch zusätzlich eine verbindliche Aufnahme der drei Engpässe (Angenstein, Laufen/Zwingen, Delémont) ins strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen).

2. Ausgangslage

Die Nationalstrassen sind über weite Teile bereits heute sehr stark ausgelastet. 2019 wurden gemäss Bericht des Bundesrates insgesamt 30'230 Stautunden erfasst. Für 88 Prozent davon sind Verkehrsüberlastungen, also Kapazitätsengpässe verantwortlich. Bis auf das Jahr 2020, das Corona-bedingt auch für die Nationalstrassen eine besondere Situation darstellte, hat die Überlastung der Nationalstrassen in den vergangenen Jahren kontinuierlich zugenommen, und sie ist deutlich schneller angewachsen als die Verkehrsentwicklung. Dieser Trend dürfte sich fortsetzen. Auf dem Nationalstrassennetz werden im Jahr 2040 gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ohne Gegenmassnahmen rund 453 Kilometer regelmässig überlastet sein. Um die Erreichbarkeit sowie die Funktionalität des Strassennetzes sicherzustellen, möchte der Bundesrat dieses unterhalten und ausbauen. Dies wird von der Verkehrsliga beider Basel ausdrücklich begrüsst.

In der Vorlage beantragt der Bundesrat dem Parlament deshalb für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen im Sinne von Anpassungen für die Jahre 2024–2027 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken. Für den Ausbau der Kapazitäten beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, den Ausbauschnitt

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

2023 sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken zu beschliessen. Das dazugehörige strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen) stellt sicher, dass die eidgenössischen Räte periodisch über Erweiterungen der Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz befinden können. Auf Basis dessen werden sämtliche Erweiterungsprojekte zu einem Programm zusammengefasst und priorisiert.

Auch das Verkehrssystem der Nordwestschweiz stösst zunehmend an seine Grenzen. Aufgrund ihrer grenznahen Lage verfügt die Region Basel als Gateway neben einem Life Sciences Cluster von internationalem Rang auch über einen florierenden Logistikcluster. Hightech, Medtech und Uhrenindustrie prägen die Wirtschaft entlang der Achse Basel-Delémont. Die hervorragenden Wachstumsperspektiven der Region werden auch auf der Strasse zu Mehrverkehr führen. Fehlende Netzredundanzen verschärfen die schwierige Situation und sorgen zusätzlich für Behinderungen bei Instandsetzungsarbeiten. Der mangelnde Ausbau der Strassenkapazitäten in der Vergangenheit bedroht die Erreichbarkeit des zweitgrössten Wirtschaftsraums der Schweiz bereits heute. In der Nordwestschweiz muss aus diesem Grund dringend in ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz investiert werden. Für die notwendigen Kapazitätserweiterungen in der Region Basel ist das STEP Nationalstrassen mit dem Ausbauschritt 2023 von grosser Wichtigkeit.

3. N18 – Nationale Bedeutung und hoher Problemdruck

Die N18 verbindet als Teil des nationalen Strassennetzes den Grossraum Basel mit dem Arc lémanique und schliesst das prosperierende Laufental sowie den Kantonshauptort Delémont ans Hochleistungsstrassennetz an. Sie ermöglicht somit auch die Zusammenarbeit im Regionalen Innovationssystem (RIS) Basel-Jura – also den regionalen Austausch zwischen Unternehmen, Bildungs- und Forschungseinrichtungen sowie der öffentlichen Hand zur Verbesserung der Wettbewerbs- und Innovationsfähigkeit in der Region.

Jedoch nimmt die Verkehrsbelastung auf der N18 konstant zu. So ist beispielsweise der Durchgangsverkehr am Angenstein in den letzten Jahren markant angestiegen (+ 306 Prozent seit 1980). Dies führte dazu, dass die N18 im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen aufwies.

Das starke regionale Bevölkerungswachstum zählt dabei zu den Haupttreibern dieser Entwicklung. So ist die Bevölkerung im Baselbieter Laufental seit 1981 um 46 Prozent gewachsen. Eine Kehrtwende dieser Entwicklung ist nicht zu erwarten. Dies zeigen auch die verschiedenen Entwicklungskonzepte der Gemeinden. Die Staufproblematik am Knoten An-

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

genstein, wo Transit- und Lokalverkehr zusammenstossen, sowie die Lärm- und Sicherheitsprobleme bei den Ortsdurchfahrten in Laufen und Zwingen werden sich also weiter akzentuieren.

Leider führt die grosse Belastung der Nationalstrasse 18 nicht nur zu mehr Stautunden, sondern geht ebenfalls mit einer verminderten Verkehrssicherheit einher. In den Jahren von 2016 bis 2020 kam es am Angenstein zu insgesamt 24 Autounfällen, wobei 11 Menschen verletzt wurden. Auch für den Langsamverkehr, der ein wichtiges und nicht zu vernachlässigendes Element entlang der N18 darstellt, existiert aufgrund der Strassenkonfiguration und der hohen Verkehrsbelastung ein erhebliches Sicherheitsdefizit. Weiter gilt es ebenfalls die Herausforderungen auf dem jurassischen Streckenabschnitt zu lösen. Die Streckenführung durch das Zentrum von Delémont ist städtebaulich ungünstig. Mit der geforderten Verlegung der N18 soll daher neues Entwicklungspotenzial ermöglicht werden. Dies bei einer gleichzeitigen Optimierung der Strassenverkehrssicherheit und einer Reduktion der Lärmbelastung für die Stadtbewohner.

Ein Ausbau der N18 wäre auch vor dem Hintergrund der Schaffung einer leistungsfähigen Redundanz im nationalen Schnellstrassennetz von hoher Bedeutung. So kann die N18 bei Überlastungen oder Verkehrsunfällen auf der A2 zur Entlastungs- oder Ersatzroute zwischen der Westschweiz und dem Raum Basel dienen. Ansätze zur Behebung der Engpässe, beispielsweise in Form des Muggenbergtunnels und einer Umfahrungsstrasse für Laufen und Zwingen existieren seit vielen Jahren, wurden jedoch bis heute nicht realisiert.

4. Forderungen der Verkehrsliga beider BAsel

Anfang des Jahres 2020 ist die bisherige Hauptstrasse 18 als NEB-Strecke in die Verantwortung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) übergegangen. Die Kantone Jura und Basel-Landschaft haben dem Bund im Zuge dessen drei kantonale Vorhaben überreicht:

1. Die Umfahrung Delémont (JU)
2. die Umfahrung Laufen – Zwingen (BL) sowie
3. den Muggenbergtunnel (BL) mit dem Knoten Angenstein.

Mit dem nun aufgelegten STEP Nationalstrassen bestünde die Chance, die beschriebenen Probleme auf der N18 anzugehen und die Projekte umzusetzen. Die Vorlage verzichtet jedoch darauf, die Projekte entlang der N18 ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen. Der Bund will stattdessen eine Korridorstudie durchführen, um den «Fächer für die Ansätze zur Lösung der bestehenden Probleme noch einmal umfassend aus gesamtverkehrlicher Optik zu öffnen».

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

Die Verkehrsliga beider Basel begrüsst grundsätzlich die Durchführung einer Korridorstudie. So können die Projekte, welche einen unterschiedlichen Planungsstand aufweisen, gesamtheitlich betrachtet und untereinander abgestimmt werden. Auch eine umfassende Abstimmung nach raumplanerischen und siedlungspolitischen Gesichtspunkten unter Einbezug der Kantone, der Gemeinden, der Bevölkerung und der Wirtschafts- und Verkehrsverbände sowie eine Beurteilung der Berücksichtigung der übergeordneten Strategien und Konzepte sind als sinnvoll zu erachten.

Da der Problemdruck hoch ist und das ungenutzte Verstreichen der Zeit volkswirtschaftliche Kosten verursacht, fordert die Verkehrsliga beider Basel eine rasche Durchführung der Korridorstudie. Dank des Umstandes, dass bei einigen Projekten bereits umfangreiche Studien vorhanden sind und verschiedenste Varianten geprüft wurden, muss diese Arbeit nicht mehr von Grund auf begonnen werden. Das ASTRA kann dabei auf die Unterstützung verschiedener Akteure wie etwa der Kantone, des Komitee N18 sowie der Wirtschafts- und Verkehrsverbände sowie des Agglomerationsprogramms Basel zählen. Diese sollen vom ASTRA eng in die Arbeiten miteinbezogen werden – beispielsweise im Rahmen einer Begleitgruppe. Für die Durchführung der Korridorstudie soll eine effiziente und handlungsfähige Projektorganisation aufgestellt werden, die den Umfang und Inhalt der Studie beschliesst und rasch eine konkrete Timeline erstellt. Die Arbeiten dazu sollen unverzüglich in Angriff genommen werden und bis spätestens 2023 abgeschlossen werden. Inhaltlich soll in den Analysen der Korridorstudie ebenfalls der Langsamverkehr, der wie oben beschrieben erhebliche Sicherheitsdefizite aufweist, mitberücksichtigt werden.

Neben der Durchführung einer Korridorstudie fordert die Verkehrsliga beider Basel auch die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP Nationalstrassen und die Zuweisung der einzelnen Projekte zum Realisierungshorizont 2030 beziehungsweise 2040. Es soll zudem abhängig von den Resultaten der Korridorstudie das Ziel sein, dass Projekte in den Ausbausritt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden. Unsere Forderungen basieren unter anderem auf den folgenden Überlegungen:

- *Es besteht ein klarer politischer Wille in der Region zum Ausbau dieser Verkehrsachse. Dies zeigt sich aufgrund der Mehrheiten für verschiedene politische Vorstösse zu diesem Thema. Beispiele sind etwa das Postulat Blatter (Landrat BL; 2019/244) oder der Anzug Haller (Grosser Rat BS; 18.5358). Eine klare Willensäusserung bedeutet auch die Annahme der formulierten Gesetzesinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» (60.04 Prozent Ja-Stimmen) im September 2020. Das ASTRA bestreitet den Handlungsbedarf auf der N18 indes nicht. Mit dem vorgeschlagenen Vorgehen steht das Projekt jedoch wieder auf Feld 1. Vor dem Hintergrund der gravierenden*

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied *strasseschweiz* – Verband des Strassenverkehrs FRS

Probleme ist es inkonsequent, keine konkretere Perspektive aufzuzeigen. Eine solche wäre für die betroffene Bevölkerung entscheidend.

- *Die Projekte entlang der N18 erfüllen viele vom ASTRA vorgegebenen Auswahlkriterien. So würde ein Ausbau der N18 wie oben ausgeführt zur Schaffung nötiger Netzredundanzen, der Behebung gravierender Engpässe und von schwerwiegenden Verträglichkeitsproblemen, der Ermöglichung städtebaulicher Aufwertungen sowie der Berücksichtigung der Bedürfnisse des nationalen Verkehrs beitragen. Wir betonen insbesondere auch den einzigartigen Charakter der N18, die vier Kantone und zwei Sprachregionen miteinander verbindet und dadurch einen wichtigen Beitrag für die nationale Kohäsion und die Verbindung der Sprachgemeinschaften in der Schweiz leistet. Zusätzlich konkurrenziert ein allfälliger Strassenausbau keineswegs eine Kapazitätserweiterung des öffentlichen Verkehrs, welche mit dem Doppelspurausbau im Laufental für den Halbstundentakt auf der Linie Biel–Delémont–Basel bereits geplant ist. Die genannten Aspekte scheinen in der Beurteilung nicht ausreichend berücksichtigt zu werden. Gerade die Kategorisierung als Projekt mittleren Problemdrucks sollte – in erster Linie angesichts des zweithöchsten Stauaufkommens der Schweiz – in Frage gestellt werden. Die oben ausgeführten gravierenden Sicherheitsdefizite entlang der N18 verleihen einem raschen Ausbau zudem eine besondere Dringlichkeit. Gleichzeitig wirft die Priorisierung der NEB-Projekte teils Fragen auf. So ist es etwa nicht ersichtlich, wieso andere Projekte mit «mittlerem Problemdruck» oder offener Linienführung ins STEP aufgenommen werden, nicht aber die N18.*

Zusammenfassend ist festzuhalten:

- *Die Verkehrsliga beider Basel begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Sie fordert jedoch eine rasche Durchführung und einen Abschluss der Studie bis spätestens 2023. Dazu soll umgehend eine effiziente Projektorganisation aufgestellt und eine konkrete Timeline erstellt werden. Die Verkehrsliga beider Basel soll im Rahmen einer Begleitgruppe eng in die Arbeiten einbezogen werden.*
- *Zusätzlich fordert die Verkehrsliga beider Basel die Aufnahme der N18-Engpässe ins STEP und die verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 bzw. 2040.*
- *Es soll angestrebt werden, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbauschnitt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden.*

VERKEHRSLIGA BEIDER BASEL

Spitzenorganisation der am Strassenverkehr interessierten Verbände, Clubs, Firmen und Einzelpersonen der Kantone
Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Mitglied **strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

5. Fazit

Die Erreichbarkeit des Standorts stellt im nationalen und internationalen Wettbewerb einen in seiner Bedeutung zunehmenden Faktor dar. Die Verkehrsliga beider Basel teilt daher die Auffassung des Bundesrates, dass ein Ausbau des Nationalstrassennetzes dringend angezeigt ist, und unterstützt die Vorlage in ihren Grundzügen ausdrücklich. Insbesondere begrüssen wir die rasche Durchführung einer Korridorstudie zur Klärung der offenen Fragen der Projekte entlang der N18. Die Verkehrsliga beider Basel fordert jedoch zusätzlich verbindlichere Signale seitens des Bundes, dass er gewillt ist, die gravierenden Engpässe und Sicherheitsdefizite auf der N18 zu beheben.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Bemerkungen im Rahmen der Überarbeitung dieses Ratschlages danken wir Ihnen im Voraus bestens.

Mit freundlichen Grüssen

Verkehrsliga beider Basel



Markus Lehmann
Präsident



Christian Greif
Geschäftsführer

Datum: 29.04.2022
Verteiler: -
Ablage: G:\10) Geschäftsleitung\Politik\CH\STEP
Dateiname: 2022-04-29 - VLiga - Stellungnahme zu STEP 2

Vernetzung Velo Thurgau

IG Velo Amriswil – Christian Stricker
Pro Velo Thurgau – Vera Zahner
IG Velo Frauenfeld – Benjamin Stricker
IG Velo Bischofszell – Boris Binzegger

z.H. netzplanung@astra.admin.ch

Vernehmlassung

- zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027
- zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen
- zum Verpflichtungskredit
- zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Generelle Aspekte der Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nachvollziehbar wird erläutert aufgrund welcher Grundlagen das Astra zu den verschiedenen Beschlüssen kommt.

Besonders wichtig erscheint uns, dass Ressourcen so weit möglich geschont werden und in diesem Zusammenhang Kapazitäten der bestehenden Infrastrukturen optimal genutzt und Synergien ausgeschöpft werden. (S. 16)

Die Beurteilungskriterien sind sachgerecht. Insbesondere überzeugt, dass Zeichen der Zeit erkannt werden und gewisse Priorisierungen angepasst wurden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

1.1.6.1. Zu Recht wird an mehreren Punkten aufgezeigt, dass «die Nationalstrassen über weite Teile bereits heute sehr stark ausgelastet» sind. Als interessante Reaktions-Möglichkeit wird die «Erstellung zusätzlicher Verkehrsmanagement-Anlagen» aufgezeigt (1.1.6.2). Es macht Sinn, primär zu zeigen, wo man investieren will. Gleichzeitig kann aber auch die Definition von Vermeidungszielen Sinn machen. Aus unserer Sicht wird zu wenig aufgezeigt, dass ein Fördern der Strasseninfrastruktur automatisch Mehrverkehr generiert, respektive dass gezieltes Umnutzen bestehender Strassen zum Beispiel zugunsten des LV echt sinnvoll sein kann, da dadurch die Motivation steigt, sich mit LV und ÖV zu bewegen. Es wird in Zusammenhang mit dem Projekt N 23 (2.3.5.4) auch nicht darauf hingewiesen, dass durch die Verbindung Konstanz – Rheintal-Autobahn massiv Verkehr angezogen wird von Deutschland Richtung Süden.

2.3.10 Unterkapitel «Wechselwirkungen mit der Eisenbahn». In einem Nebensatz heisst es: «Auch mögliche Synergiepotenziale, die durch die Förderung schneller E-Bikes resultieren können, sind in die Betrachtungen miteinzubeziehen». Tatsächlich kommt das E-Bike auch vor in der vorhandenen

Vorlage, ein einziges Mal. Mittlerweile wird konsequent mit dem Dreisäulenprinzip gearbeitet in Zusammenhang mit Gesamtverkehrskonzepten. In der vorliegenden Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027 spürt man zu wenig davon. Das ist schade. Denn die Umlagerung vom MIV zum LV ist erklärtes Ziel. Der LV wiederum ist ein sensibles und komplexes Gefäss. Von gezielter Infrastruktur für den Alltagsradverkehr über Infrastruktur an Bahnhöfen bis hin zu gesetzten Prioritäten beim Unterhalt von Strassen gilt es Vieles zu beachten, wenn hier ein Umdenken tatsächlich stattfinden soll. Deshalb ist es wünschenswert, dass sogar in einer Vorlage zu Nationalstrassen gezielt nach Gelegenheiten gesucht wird, um den Langsamverkehr zum Thema zu machen.

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?

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

2.3.4.1. Bei der langfristigen Ausrichtung des Nationalstrassennetzes heisst es: «Die Ausgestaltung des Nationalstrassennetzes innerhalb der metropolitanen ... Agglomerationen stellt sicher, dass: ... die Synergien mit den Angeboten für den öffentlichen Verkehr optimal genutzt sind.» Im Thurgau hat es keine metropolitane Agglomerationen. Nichts desto trotz gilt es Synergien mit dem öV zu nutzen. In der Konsequenz ist es zu begrüssen, dass das Projekt N 23, Bodensee-Thurtal Strasse (BTS) umfassend überprüft wird, denn sie führt genau parallel zu einer gut ausgebauten Intercity-Linie.

Gleichzeitig hat der konservative Kanton Thurgau mit seiner idealen Topografie ein grosses Umlagerungspotential vom MIV zum LV und ÖV. Gewisse Impulse von aussen sind zu begrüssen, um Bewegung in die Sache zu bringen. Obwohl einerseits auf der Ebene Tourismus starke Erfahrungen gemacht werden mit den Velofahrern, existieren parallel empfindliche Lücken in den vorhandenen Radnetzen.

Weitere Bemerkungen

Keine

Für die Vernetzung Velo Thurgau

Niederaach, 26. April 2022



Christian Stricker

Kantonsrat Kanton Thurgau
eidg. dipl. Erlebnispädagoge FH
Niederaach 10
8587 Oberaach
christian.stricker@er-lebt.ch

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Appenzell, 25. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbausschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Weishaupt AG Innenausbau, Appenzell

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Weishaupt AG Innenausbau hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Beantwortung des Fragenkataloges

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, Weishaupt AG Innenausbau ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand treffen,



vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wieder teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland verbessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Haltung des Bundes ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den grossen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstrategie Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ostschweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kantone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung von Weishaupt AG Innenausbau nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstützen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Weishaupt AG Innenausbau hält es für falsch, politische Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strategien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Weishaupt AG Innenausbau fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Agglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen.

Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "normalen" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Herisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die

Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

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?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für Weishaupt AG Innenausbau ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Weishaupt AG Innenausbau beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschnitt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschnitt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich Weishaupt AG Innenausbau nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

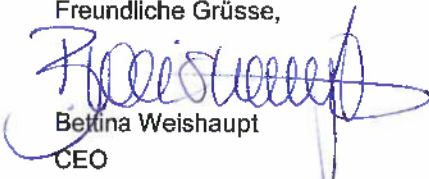
Aus diesem Grund fordert Weishaupt AG Innenausbau, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Weishaupt AG Innenausbau teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse,



Bettina Weishaupt
CEO
Weishaupt AG Innenausbau

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Bundeshaus Nord
3003 Bern

(via E-Mail)

St.Gallen, 28. April 2022

Vernehmlassungsantwort zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat der Bundesrat das Vernehmlassungsverfahren zum genannten Geschäft eröffnet. Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können.

Die Wirtschaft Region St.Gallen (WISG) ist der regionale Verband der Unternehmen und setzt sich unter anderem für die Qualität des Standorts St.Gallen als Wohn- und Arbeitsort ein. Dabei spielt die Erreichbarkeit der Hauptstadt des Kantons und die Metropole des Metropolitanraums Bodensee eine sehr entscheidende Rolle. Das ist auch der Grund, wieso sich die WISG seit 10 Jahren für die Beseitigung des Engpasses Stadtautobahn einsetzt – direkt und auch als Mitglied der IG Engpassbeseitigung.

3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Die Aufnahme der 3. Röhre Rosenbergunnel inkl. Spange Güterbahnhof in den Ausbauschritt 2023 ist für die gesamte Ostschweiz und das grenznahe Vorarlberg einerseits sowie für die Stadt St. Gallen andererseits von höchster Wichtigkeit und Dringlichkeit, damit die laufend zunehmende Verkehrsüberlastung in diesem Raum wirksam reduziert und schliesslich beseitigt werden kann. Die Bevölkerung der Stadt St. Gallen hat denn auch bereits im Jahre 2016 einer solchen Lösung mit einer Mehrheit von 63 % zugestimmt. Das Kantonsparlament seinerseits hat der Engpassbeseitigung klare und hohe Priorität eingeräumt und mehrfach mit jeweils rund 80 % der Stimmen entsprechende Vorstösse zuhanden der Regierung verabschiedet. Es ist erfreulich, dass der Bundesrat nun das Projekt 3. Röhre durch den Rosenberg ebenfalls in den Ausbauschritt 2023 aufnimmt.

Integraler Bestandteil des Projektes ist der Zubringer Güterbahnhof, der die Nationalstrasse mit dem Güterbahnhof St.Gallen verbindet und über den künftigen kantonalen Tunnel Liebegg die Hauptstrasse nach Appenzell siedlungsverträglicher an die Nationalstrasse anbindet. Aufgrund der

engen Verknüpfung des innerstädtischen Verkehrs mit dem Nationalstrassenverkehr wirken sich Überlastungen der N1 direkt auf das kantonale und städtische Strassennetz aus – mit entsprechend negativen Folgen auf die Erreichbarkeit der Region und die Wohnsituation der betroffenen Siedlungsgebiete, aber auch den nicht schienengebundenen öffentlichen Verkehr in Stadt und Region aus. Das Projekt behebt den gravierenden Engpass im Kern der Agglomeration und verbessert damit die Situation auf und entlang dem übergeordneten sowie dem städtischen Strassennetz.

Zudem schafft die 3. Röhre des Rosenberg隧nels die Voraussetzung dafür, dass die in den 2030er-Jahren nötige umfassende Sanierung der N1 in St.Gallen ohne massive Verkehrsprobleme erfolgen kann. Das Gesamtprojekt ist für den gesamten Metropolitanraum, insbesondere auch die Regionen am Bodensee und im Rheintal, von vitaler Bedeutung.

Wir danken Ihnen dafür, dass der Bund die ausgearbeitete «Bestvariante» weiterhin mit höchster Priorität vorantreibt.

Zubringer Appenzellerland

Auch der Zubringer Appenzellerland muss aus Sicht der Wirtschaft Region St.Gallen (WISG) mit der erforderlichen Priorität rasch weiterbearbeitet werden. Er kann die vorhandenen Verkehrsprobleme in Gossau, lösen, schafft Reserven für den regional konzentrierten Güterverkehr und entlastet gleichzeitig Herisau von einem heute starken Durchgangsverkehr. Insbesondere für die Wirtschaft im Raum St.Gallen-West ist dieses Projekt von grosser Bedeutung.

Zusammenfassend:

Die Wirtschaft Region St.Gallen (WISG) begrüsst ausdrücklich, dass der Bundesrat das Vorhaben «3. Röhre Rosenberg隧nel (inkl. Spange Güterbahnhof)» in den Ausbauschnitt 2023 des Strategischen Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP überführt und den dafür erforderlichen Verpflichtungskredit in den nächsten Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt.

Aus Sicht der WISG soll der Zubringer Appenzellerland darüber hinaus ebenfalls einem konkreten Realisierungshorizont zugeteilt werden.

Freundliche Grüsse
WIRTSCHAFT REGION ST.GALLEN



David Ganz, Präsident



Roger Tinner, Geschäftsführer

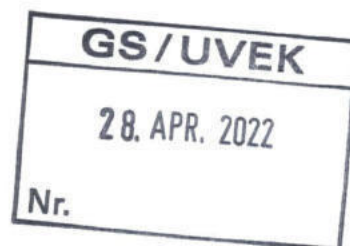


**Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage
zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,
zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen,
zum Verpflichtungskredit und
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**



wirtschaftsforum
wetzikon

Sandra Elliscasis, Präsidentin
Wirtschaftsforum Wetzikon
Schlossbachstrasse 2
8620 Wetzikon



Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wetzikon, den 26. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme bestens. Nachfolgend unsere Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
Ja, wir sind mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden.
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
Ja, leider: Wir sind der Meinung, dass bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke der Oberlandautobahn zwischen Uster und Hinwil geschlossen werden**, weil sonst durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

**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?

Nicht in allen Teilen: Bei zugeteilten Mitteln (Erläuterungen, Kap. 2.3.7.1, Umfang sowie Faktenblatt) für die planerische Weiterbearbeitung fehlen Mittel für Projekte, die zurzeit noch nicht im Ausbauschnitt 2023 drin sind, obwohl sie aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung einer Bearbeitung bedürfen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offensichtliche Problem im Bereich der Lücke ist vom ASTRA sehr gut und zutreffend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Situation auf den 6 Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete ist für die Bevölkerung schlichtweg untragbar. Zudem ist unsere Stadt Wetzikon durch die heutige Verkehrsführung (Nationalstrasse mitten durch die Stadt) stark in der weiteren Entwicklung eingeschränkt. Dieser Missstand ist zwingend und dringend zu lösen.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich sind wir – bei oben dargelegten Einschränkungen – einverstanden. Die Schliessung der Lücke in der N15 würde zwar ebenfalls hineingehören. Wir haben aber Verständnis, dass er es aufgrund des heutigen Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil die Lücke ein krasser Mangel im System der Nationalstrassen sowie in der N15 selbst darstellt, fordern wir heute schon dessen Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027.

Weitere Bemerkungen

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N 15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 in Kürze wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Der Baubeginn an beiden Enden der A53, heute N15 war im Jahr 1972. Seit 1989 klafft nun die Lücke von Uster Ost bis Betzholz. Es gab zwar unzählige Versprechungen, Varianten, Projekte und auch Störmanöver. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt durch eine restriktive Auslegung des Moorschutzartikels seitens des Bundesgerichtes versenkt.
- 50 Jahre lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die Gemeinden und deren Bevölkerung seit 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärmbelastung.
- Die N15 hat heute nebst interkantonalem auch mit überregionalem Verkehr zu kämpfen. Aus den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerland, aus Linthebene und Ausserschwyz in Richtung Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt ein Teil des Ferienverkehrs Richtung Südostschweiz aus der Agglomeration Zürich und nördlichen Teilen der Schweiz.
- All dieser Verkehr führt auf der N15 als Nationalstrasse 3. Klasse mitten durch Oberländer Dörfer und Städte. Ganze 6 Kilometer, somit 2/3 der 9 Kilometer

zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und jener bei Hinwil/Betzholz führen mitten durch stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei an zahlreiche geschützten Bauobjekte und sogar 0.7 Kilometern Hochhausgebiet.

- Seit dem Bestehen dieser Lücke (1989 !) hat der Verkehr auf der Achse Uster-Wetzikon-Hinwil um 50 % zugenommen, in Wetzikon auf zZt. einen DTV von 30'000 Fzg./Tg. Des Weiteren kann sich Wetzikon im Gebiet des Bahnhofs kaum weiterentwickeln, da das Gebiet heute durch die Nationalstrassenführung wenig Optionen frei lässt.
- Genau neben der fraglichen Strassenachse liegt auch der Bahnhof Wetzikon, einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundene Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Strassenverkehr behindert die gewünschte Steigerung der ÖV-Nutzung genauso wie den Fuss- und Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler.
- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, dabei Wetzikon als regionales Zentrum mit heute schon über 25'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung eingeschränkt, ja es fehlt längerfristige Planungssicherheit.

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

- Der Bund weist in seinen Erläuterungen zutreffend darauf hin, dass das Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Auch das Bundesgericht erkannte in seinem Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
- Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen dringend entlastet werden, auch im Interesse von Fussgängern oder Velofahrer. Das Vorhaben umfasst genau zu diesem Zwecke zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der umfahrenen Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz", wie im Erläuternden Bericht festgehalten wird.
- Vom Lückenschluss profitieren, wie in den Unterlagen ebenfalls ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso wird die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Unsere Landschaft ist uns wichtig! Deswegen sehen wir es äusserst positiv, dass nun dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz im Bereich der Umfahrung Wetzikon in allen Teilen und in hohem Masse Rechnung getragen wird. Die Strasse verläuft in diesem Streckenstück fast ausschliesslich in Tunnels.
- Der Verein ZOS nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts in einer vorbereitenden Studie die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Er weist gleichzeitig darauf hin, dass hier bereits umfangreiche Vorarbeiten und Studien vorliegen. Unserer Auffassung nach muss die zeitlich schneller und politisch besser realisierbare Variante umgesetzt werden.
- Äusserst unbefriedigend ist für die Zürcher Oberländer Bevölkerung der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat

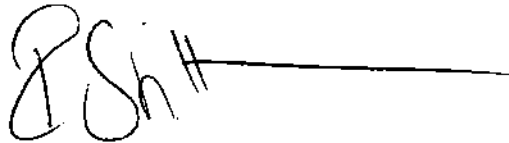
im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.1.2022). Der Verein ZOS weist nachdrücklich darauf hin, dass diese zeitliche Einordnung für die N15 nicht nur widersprüchlich, sondern geradezu falsch ist.

Wir danken dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat aber eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt.

Freundliche Grüsse



Sandra Elliscasis
Präsidentin



Ramon Strittmatter
Vize-Präsident

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Pulverstrasse 13
3063 Itingen

Michael Köhn
Zentrale +41 (0)61 927 64 64
Direktwahl +41 (0)61 927 65 40
E-Mail m.koehn@kmu.org

Pratteln, 26. April 2022

Vernehmlassung: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ihre Einladung zur Vernehmlassung vom 26. Januar 2022 zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und bedanken uns für die Möglichkeit, die Position der Wirtschaftskammer Baselland zu erläutern.

Einleitende Bemerkungen

Der Verkehr in der Schweiz nimmt jedes Jahr zu, eine Umkehr der Tendenz ist nicht absehbar. Dies zeigen die Verkehrsperspektiven 2050 des UVEK: Im Hauptszenario «Basis» nimmt die Verkehrsleistung (Personenkilometer) des Personenverkehrs bis in 30 Jahren gegenüber dem Referenzjahr 2017 um 11 Prozent zu. Eine noch stärkere Belastung der heute schon stark befahrenen Nationalstrassen ist daher sehr wahrscheinlich. Das Bundesamt für Strassen (Astra) rechnet damit, dass im Jahr 2040 auf dem Nationalstrassennetz ohne Gegenmassnahmen rund 453 Kilometer regelmässig überlastet sein werden.

Um diese Gegenmassnahmen zu realisieren, beantragt der Bundesrat dem Parlament für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau der Nationalstrassen im Sinne von Anpassungen für die Jahre 2024–2027 einen Zahlungsrahmen in der Höhe von 8,433 Milliarden Franken. Für den Ausbau der Kapazitäten beantragt der Bundesrat den eidgenössischen Räten, den Ausbauschritt 2023 sowie den damit verbundenen Verpflichtungskredit von 4,354 Milliarden Franken zu beschliessen.

Ein Teil dieses Geldes muss unbedingt in der Region Basel investiert werden, denn hier stösst das Verkehrssystem längst an seine Grenzen. Mit dem prognostizierten Wachstum der Region in den nächsten Jahren wird auch der Verkehr stark zunehmen. In der Nordwestschweiz muss aus diesem Grund dringend in ein leistungsfähiges Hochleistungsstrassennetz investiert werden. Für die notwendigen Kapazitätserweiterungen in der Region Basel ist das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen mit dem Ausbauschritt 2023 von grosser Bedeutung.

Antworten zum Fragekatalog

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja. Wir begrüßen es, dass der Bund die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes vorantreibt und die Freigabe der entsprechenden Mittel anstrebt. Wir teilen seine Meinung, dass das Aufrechterhalten von Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen für die gesamte Volkswirtschaft ein wichtiges Ziel ist.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die N18-Engpässe sind nicht berücksichtigt. Siehe dazu unsere Ausführungen unten zur Frage 4.

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja. Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen erachtet die Wirtschaftskammer als zentral. Nur so kann die tägliche Verfügbarkeit der Nationalstrassen, deren langfristige Leistungsfähigkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden. All dies ist für eine prosperierende Wirtschaft von Bedeutung.

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein. Das Fehlen der N18-Engpässe – namentlich die Umfahrung Delémont (JU), die Umfahrung Laufen – Zwingen (BL) und der Muggenbergtunnel (BL) mit dem Knoten Angenstein – im STEP Nationalstrassen ist aus unserer Sicht unverständlich.

Die N18 schliesst als Teil des nationalen Strassennetzes das Laufental und den jurassischen Kantonshauptort Delémont ans Hochleistungsstrassennetz an. Die Verkehrsbelastung auf dieser Achse nimmt kontinuierlich zu; der Durchgangsverkehr am Angenstein ist seit 1980 um das Dreifache angestiegen. Somit wies die N18 im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte aller Nationalstrassen auf! Die Stauproblematik am Knoten Angenstein, wo Transit- und Lokalverkehr zusammenstossen, sowie die Lärm- und Sicherheitsprobleme bei den Ortsdurchfahrten in Laufen und Zwingen werden sich also weiter akzentuieren. Apropos Sicherheitsprobleme: In den Jahren von 2016 bis 2020 kam es laut dem Astra am Angenstein zu insgesamt 24 Autounfällen, wobei 11 Menschen verletzt wurden. Eine Statistik, die zu denken gibt.

Ein Ausbau der N18 wäre auch vor dem Hintergrund der Schaffung einer leistungsfähigen Redundanz im nationalen Schnellstrassennetz von hoher Bedeutung. So kann die N18 bei Überlastungen oder Verkehrsunfällen auf der A2 zur Entlastungs- oder Ersatzroute zwischen der Westschweiz und dem Raum Basel dienen.

Mit dem nun aufgelegten STEP Nationalstrassen bestünde die Chance, die beschriebenen Probleme auf der N18 anzugehen und die Projekte umzusetzen beziehungsweise die Engpässe zu beseitigen. Die Wirtschaftskammer fordert deshalb, dass die N18-Engpässe in den STEP-Ausbauschritt 2027 aufgenommen und damit finanziert werden. Sollte dies nicht möglich sein, muss mindestens eine verbindliche Zuweisung der einzelnen Projekte zu den Realisierungshorizonten 2030 beziehungsweise 2040 erfolgen.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Unter den fünf Erweiterungsprojekten aus dem Realisierungshorizont 2030, die den nötigen Planungstand erreicht haben und voraussichtlich in der nächsten Berichtsperiode Baureife erlangen, befindet sich auch der Rheintunnel. Wir begrüßen es, dass der Bundesrat beantragt, das Projekt in den Ausbauschnitt 2023 aufzunehmen und definitiv zu beschliessen.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Wirtschaftskammer begrüsst den Vorschlag einer Korridorstudie zu den Projekten entlang der N18. Nur so können die Projekte, die einen unterschiedlichen Planungsstand aufweisen, gesamtheitlich betrachtet und untereinander abgestimmt werden. Die Durchführung der Korridorstudie muss jedoch unmittelbar erfolgen, da das Verkehrsproblem entlang der N18 rasch zunimmt. Je mehr Zeit ungenutzt verstreicht, desto höher werden die volkswirtschaftlichen Kosten.

Für die Durchführung der Korridorstudie soll eine effiziente und handlungsfähige Projektorganisation aufgestellt werden, die den Umfang und Inhalt der Studie beschliesst und rasch eine konkrete Timeline erstellt. Die Arbeiten dazu sollen bis spätestens 2023 abgeschlossen werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüssen

WIRTSCHAFTSKAMMER BASELSTADT



Stv. Direktor
Michael Köhn



netzplanung@astra.admin.ch

Zürich, 29. April 2022

Stellungnahme zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Vernehmlassung 2021/127).

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zu den obigen Vorlagen Stellung zu nehmen. Gerne legen wir unsere Haltung im Folgenden auf Basis des Fragenkataloges dar.

Grundsätzlich sind die Pläne des Bundes zum weiteren Ausbau der Nationalstrassen völlig aus der Zeit gefallen. In Zeiten, in denen der Verkehr seine Emissionen zur Erreichung der Klima- und Umweltziele massiv reduzieren muss, ist ein Rückbau und kein Ausbau von Strassen für den Autoverkehr angebracht. Primär auf die Elektrifizierung der Fahrzeugflotten und ähnlicher Entwicklungen zu setzen, wie dies im Erläuternden Bericht zum Ausdruck gebracht wird, reicht bei Weitem nicht aus, um die Klima- und Umweltziele der Schweiz zu erreichen, schon gar nicht, wenn gleichzeitig die Kapazitäten für Autostrassen – wie in den Vorlagen vorgesehen – noch weiter erhöht werden.

Grundsätzlich liegt dem Ausbau der Nationalstrassen eine falsche Herangehensweise zugrunde: Aufgrund prognostizierten Mehrverkehrs werden Infrastrukturen ausgebaut, welche diesen Mehrverkehr zu einem Teil selbst induzieren, anstatt dass, wie aus Klima- und Umweltschutzgründen unbedingt angezeigt, alternative Massnahmen beschlossen werden, welche möglichem Mehrverkehr von Autos entgegenwirken.

Deshalb lehnen wir sämtliche Ausbaupläne der Nationalstrassen des Ausbauschnitts 2023, welche über den Ausbau im Sinne von Anpassungen hinausgehen, ab.

Detaillierte Würdigung der Vorlage auf Basis des Fragebogens

Frage 1) Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, aus folgenden Gründen:

1. Wir lehnen alle Ausbauten im Sinne von Kapazitätserweiterungen der Nationalstrassen aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes ab (Begründung siehe Antwort auf Frage 2).
2. Den vorsorglichen Landerwerb von Nationalstrassenprojekten, die noch nicht per Bundesbeschluss STEP Strasse beschlossen worden sind, wie er nun in Vorlage 3 dem Parlament unterbreitet werden soll, lehnen wir aus demokratiepolitischen, rechtlichen und raumplanungspolitischen Gründen klar ab.



Wir fordern deshalb, den Verpflichtungskredit von Vorlage 3 entsprechend um 300 Mio. zu kürzen (dieser Betrag entspricht den Kosten „Projektierung und Landerwerb“, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 60) und Buchstabe b von Artikel 1 ersatzlos zu streichen.

3. Projekte, die Pannestreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbausritten aufzuführen. Grundsätzlich stellen wir uns gegen die Umnutzung von Pannestreifen mit dem Ziel der Kapazitätserweiterung der Nationalstrassen.
4. Die im Erläuternden Bericht des Bundesrates aufgeführten Ziele für das Nationalstrassennetz (Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Wert- und Substanzerhalt, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Verträglichkeit und Biodiversität) und die dort aufgeführten Definitionen dieser Begriffe gehen zum Teil über die von Volk und Ständen beschlossene Verfassungsbestimmung zum NAF hinaus (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 21).

Die Ziele „Verfügbarkeit“ und „Leistungsfähigkeit“ lehnen wir in der im Erläuternden Bericht definierten Form aus folgenden Gründen klar ab:

- Gemäss Zweckartikel des NAF-Gesetzes dienen die Mittel des Fonds „der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlichen Mobilität.“ (Art. 2, Abs. 1 NAFG). Eine leistungsfähige Gesellschaft und leistungsfähige Nationalstrassen sind aber keine Synonyme.
- In Art. 83 der Bundesverfassung ist ausserdem von Benutzbarkeit die Rede, nicht von einer „täglichen und lückenlosen“ Verfügbarkeit. Der Bund muss und kann kein staufreies Vorwärtskommen sicherstellen. In Art. 83 der Verfassung ist von „ausreichendem“ Nationalstrassennetz die Rede und nicht von einem leistungsfähigen im Sinne von attraktivem Nationalstrassennetz. Das Ziel des Wert- und Substanzerhaltes für Nationalstrassen ist völlig ausreichend. Einen Ausbau lehnen wir entschieden ab.

Die Nationalstrassen-Ziele „Wert- und Substanzerhalt“, „Sicherheit“, „Wirtschaftlichkeit“, „Verträglichkeit“ und „Biodiversität“ unterstützen wir hingegen und fordern den Bund auf, den Einsatz der finanziellen Mittel für das Nationalstrassennetz verstärkt auf diese Ziele auszurichten.

Frage 2) Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig+ berücksichtigt wurden?

Ja.

Wir beurteilen den Erläuternden Bericht des Bundesrates als lückenhaft. Ein Denken in verschiedenen Szenarien fehlt. Anstelle von rein angebotsseitigen Ausführungen zur Deckung einer angeblichen Nachfrage ist der Bund in der Pflicht, die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf Nationalstrassen aktiv zu beeinflussen, wie dies aus Gründen des Klima- und Umweltschutzes dringend nötig ist.

Stattdessen wird im Erläuternden Bericht die Notwendigkeit der geplanten Ausbauten der Nationalstrassen mit den Prognosen der Verkehrsperspektiven des UVEK begründet, denen wiederum alle Erweiterungsprojekte der Realisierungshorizonte 2030 und 2040 des STEP Nationalstrassen als realisiert hinterlegt sind (Erläuternder Bericht, Seite 11, Fussnote 7). Dieses unsinnige tautologische Vorgehen lehnen wir ab.

Wir begrüssen grundsätzlich, dass im Erläuternden Bericht (Seite 58) auf die Prüfung von Carpool-Lanes als eine der Massnahmen zur „effizienteren Nutzung des Bestehenden“ verwiesen wird. Wir fordern aber diesbezüglich konkrete Massnahmen: wenn tatsächlich im Rahmen des STEP Nationalstrassen zusätzliche Autospuren gebaut



werden – was wir ablehnen – sollen diese zusätzlichen Spuren im Hinblick auf einen möglichst klimafreundlichen zukünftigen Verkehr für Autos mit mehreren Insassen reserviert werden (vgl. beispielsweise Projekt BE N1: Wankdorf-Schönbühl).

Wir stellen ausserdem fest, dass wir bei vielen mit dem Nationalstrassenbau eng zusammenhängenden Politikfeldern mit einem nicht akzeptierbaren Zustand konfrontiert sind. Der Bund hat die Pflicht, dafür zu sorgen, dass die von ihm beschlossenen gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. **Die Nationalstrassenplanung muss aktiv so gestaltet werden, dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden können, insbesondere**

- **müssen gemäss Klimastrategie des Bundesrates bis spätestens 2050 Netto Null Treibhausgase erreicht werden und für den Sektor des (Land-)Verkehrs ist dies schon deutlich vor 2050 notwendig**
- muss der Verbrauchsrichtwert für die Nutzung fossiler Energien gemäss der von Parlament und Volk beschlossenen Energiestrategie 2050 gesenkt werden (Art. 3 EnG)
- muss das aktuell gültige Sektorziel Verkehr der aktuellen Schweizer Klimapolitik eingehalten werden, wonach die CO₂-Emissionen des inländischen Verkehrs nicht höher als 1990 sein dürfen (CO₂-V)
- müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung LRV eingehalten werden
- müssen sämtliche aktuell gültigen Grenzwerte der Lärmschutzverordnung LSV eingehalten werden
- muss das aktuell gültige Verlagerungsziel für den alpenquerenden Güterverkehr (GVVG) eingehalten werden
- müssen die internationalen Verpflichtungen eingehalten werden, welche die Schweiz durch Unterzeichnung des internationalen Klima-Abkommens von Paris eingegangen ist (Reduktionsziel von minus 50 Prozent Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 1990)

Schliesslich muss der Bund auch respektieren, dass verschiedene Städte und Gemeinden (meist aufgrund von Volksentscheiden) sich ehrgeizigere Ziele gesteckt haben und vollständig auf Verkehr induzierende Massnahmen auf Nationalstrassen auf dem Territorium dieser Gemeinden verzichten. Dies gilt insbesondere für

- kommunale Ziele zum Modal-Split
- kommunale Ziele zur 2000-Watt-Gesellschaft
- kommunale Netto-Null-Ziele von Städten (z.B. Winterthur 2040)
- Übergänge Nationalstrassennetz zu städtischem/kantonaem Netz (Knoten): Respektierung der städtischen und kantonalen Bedürfnisse

Das Nationalstrassennetz soll ausschliesslich auf eine Art und Weise verändert werden, welche ein Minimum an Klima- und Umweltbelastung anstrebt. Eine das Verkehrsaufkommen reduzierende Nationalstrassenpolitik des Bundes ist deshalb dringend nötig.

Auch die im Zweckartikel des NAF-Gesetzes festgelegten Bestimmungen sind unserer Ansicht nach nur ungenügend erfüllt worden. Das Nationalstrassenfonds-Gesetz sagt, dass Gelder aus der Strassenkasse NAF nur unter folgenden Bedingungen ausgegeben werden dürfen:

- wenn eine Gesamtschau des Verkehrs vorliegt: Eine solche wurde beispielsweise in Bezug auf die Effekte des Ausbaus der Nationalstrassen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) im Erläuternden Bericht dargelegt. Allerdings ist es für uns widersinnig, dass diese Abwägung zum Schluss kommt, dass „Eine gewisse



Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs durch die strassenseitige Verbesserung [...] nicht ausgeschlossen werden [kann]“ (Erläuternder Bericht, Seite 67f) und trotzdem an einem fortschreitenden Ausbau der Nationalstrassen festgehalten wird. Mit einem solchen Vorgehen kann die anzustrebende Modalsplitverschiebung weg vom Auto- und hin zu mehr ÖV-, Fuss- und Veloverkehr (FVV) nicht erreicht werden.

- wenn wirkungsvolle Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorgezogen werden: Hier sind aus unserer Sicht Massnahmen zur Verkehrsvermeidung wie beispielsweise die Attraktivitätssteigerung von Homeoffice oder die Streichung des Pendlerabzuges bei den Steuern einem Nationalstrassenausbau vorzuziehen.
- wenn der Schutz der Umwelt beachtet wird: Diesem Aspekt wird aus unserer Sicht klar zu wenig Rechnung getragen: So ist beispielsweise besonders stossend, dass die Spurerweiterung zwischen Wankdorf, Schönbühl und Kirchberg einen weiteren Flächenverbrauch zur Folge hat (Erläuternder Bericht, Seite 56).
- wenn die Erschliessung von Berggebiete oder Tourismusregionen verbessert wird: Dies scheint uns bei den aktuellen Ausbauprojekten in Basel, St Gallen, Bern und Schaffhausen nicht der Fall zu sein.

Frage 3) Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 nachvollziehbar?

Wir unterstützen den Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen, mit Ausnahme der Ausgaben für die Umnutzung von Pannestreifen (siehe Kommentar zu Frage 1). Insbesondere begrüssen wir die Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur, sowie Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung von Anwohnerinnen und Anwohner der Nationalstrassen.

Frage 4) Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

1. In Bezug auf Neubau- und Engpassbeseitigungsprojekten: Ja, es sollen keine weiteren Projekte hinzugeführt werden.
2. In Bezug auf die vorgeschlagenen Projekte: Nein, die Projektliste ist nicht vollständig sondern überladen (siehe Kommentare unten bei „Ausbauschritt 2023“ und „Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen“).

Frage 5) Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

1. Ausbauschritt 2023: siehe Kommentare zu den einzelnen Projekten unten.
2. Realisierungshorizonte: Zu den Projekten die gemäss aktuellem Stand der Planung dem „Realisierungshorizont 2030: Weitere Ausbauschritte“, „Realisierungshorizont 2040“ oder den „Weiteren Realisierungshorizonten“ zugeordnet sind, werden wir uns grundsätzlich zu einem späteren Zeitpunkt äussern – spätestens wenn deren Planung hinreichend fortgeschritten ist, so dass Kredite notwendig werden. Ausnahmen siehe unter Punkt „Übrige Ausbauschritte STEP Nationalstrassen“ unten.

Des Weiteren unterstützen wir bei den beiden vorgesehenen Anpassungen des Netzbeschlusses im Raum Zürich (Vorlage 4) die ersatzlose Streichung des Abschnittes Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon). Hingegen lehnen



wir die Ersetzung des Abschnittes N1 Zürich (Hardturmsportplatz) – Platzspitz durch Zürich (Hardturmsportplatz) – Zürich (Pfungstweidstrasse) ab.

Frage 6) Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Keine.

Ausbauschritt 2023

BE: N1 Wankdorf – Schönbühl

Wir lehnen dieses Bauprojekt ab. Ein Kapazitätsausbau von 6 auf 8 Spuren geht für uns in die völlig falsche Richtung. Das Projekt trägt nicht dazu bei, das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu ändern. Im Gegenteil: Das Vorhaben, dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) mehr Platz zur Verfügung zu stellen, um den Verkehrsfluss zu verbessern, führt seinerseits zu mehr Verkehr, weil die Attraktivität des Autos dadurch unbestrittenermassen zunimmt. Besonders ins Gewicht fällt ausserdem der zusätzliche Kulturlandverbrauch durch die geplanten Spurerweiterungen (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 56).

BE: N1 Schönbühl – Kirchberg

Wir lehnen dieses Bauprojekt aus vergleichbaren Überlegungen wie das Projekt „Wankdorf-Schönbühl“ ab. Die Bezeichnung des Projektes als „Engpassbeseitigung“ ist ausserdem irreführend, da die Kapazitäten auf einer längeren Strecke ausgebaut werden sollen.

SG: N1 3. Röhre Rosenbergstunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Wir lehnen sowohl den Bau der 3. Röhre Rosenbergstunnel als auch die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ab. Beide Projekte verschärfen die Verkehrs- und Umweltprobleme in der Region und darüber hinaus. Insbesondere tragen sie zur Klimaerhitzung bei und widersprechen der Notwendigkeit zur Veränderung des Modalsplitts zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) und des ÖV. Sie stehen insbesondere auch im Widerspruch zu einer nachhaltigen Verkehrspolitik, welche die St. Galler Stimmbevölkerung am 7. März 2010 per Volksabstimmung beschlossen und am 4. März 2018 bestätigt hat.

3. Röhre Rosenbergstunnel

Eine zusätzliche Tunnelröhre würde das Wachstum des Autoverkehrs fördern. Dabei sind mit den bereits bestehenden vier Tunnelröhren sowohl die sinnvollen und notwendigen Autofahrten wie auch zusätzlicher nicht zwingender Freizeit- und Berufsverkehr in recht grossem Ausmass gewährleistet.

Spange Güterbahnhof

Die Autobahnausfahrt Güterbahnhof ist nicht vereinbar mit dem Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung der Stadt St.Gallen, welches bereits zweimal durch die Stimmbevölkerung der Stadt St.Gallen bestätigt worden ist. Dieses legt fest, dass der ÖV und der FVV gefördert und die Verkehrsmenge des MIV plafoniert werden muss.

Der Bau der Ausfahrt Güterbahnhof torpediert ausserdem verkehrspolitische Ziele, die im Erläuternden Bericht genannt werden (S. 35 f.): Zum einen soll durch den Ausbau der Nationalstrassen das nachgelagerte Strassennetz entlastet werden, mit dem Ziel die darauf vorgesehenen Massnahmen zur Förderung der kollektiven Verkehrsmittel sowie des FVV umzusetzen. Weiter soll die Wohnlichkeit der Siedlungsgebiete gesteigert werden. Die zusätzliche Autobahnausfahrt stärkt jedoch einseitig und massiv den MIV. Es ist mit einer erheblichen Zunahme des Autoverkehrs zu rechnen, der über die St.Leonhardsbrücke, St.Leonhardstrasse, Davidstrasse und Geltenwilenstrasse in die Stadt fliessen wird.



Sie wird ausserdem sehr viel Fläche beanspruchen, die dem FVV und dem ÖV zugewiesen werden müsste. Zusätzlich verschlechtert sich auch die Wohnlichkeit und Aufenthaltsqualität entlang der neuen Einfallsachsen in die Stadt.

BS-BL: N2 Rheintunnel Basel

Wir lehnen das Projekt „Rheintunnel Basel“ ab. Der Rheintunnel auf der N2 zwischen St. Jakob und Basel-Kleinhüningen bedeutet eine klare Erweiterung der Kapazität der Nationalstrassen in Basel-Stadt (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 55), welche wir ablehnen.

Sollte das Projekt Rheintunnel Basel – welches wir ablehnen – tatsächlich durchgeführt werden, muss diese zusätzliche Kapazität für den Autoverkehr auf dem Strassennetz von Basel-Stadt kompensiert werden. Gemäss § 13 Abs. 4 des Umweltschutzgesetzes von Basel-Stadt gilt: „Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten.“ Dies bedeutet konkret: Sollte der Rheintunnel tatsächlich gebaut werden, so muss die heute bestehende Osttangente aufgehoben werden.

SH: N4 2. Röhre Fäsenstaubtunnel

Wir lehnen dieses Projekt ab. Dies auch weil es sich dabei um ein Vorschussbauwerk für die Führung der A98 (Hochrheinautobahn, Basel-Waldshut-Konstanz und Raum Bodensee) durch den Kanton Schaffhausen handeln kann.

Wir stehen heute vor der Situation, dass hauptsächlich infolge der Zunahme des Schwerverkehrs die Stadtdurchfahrt der A4 zeitweise stark belastet ist. Zudem sind die Einfahrten Schaffhausen Zentrum (Richtung Singen/Stuttgart) und Schaffhausen Nord (Richtung Winterthur/Zürich) verkehrstechnisch ungünstig ausgestaltet (zu kurz, unübersichtlich und gefährlich), was viele einheimische Autofahrerinnen und Autofahrer davon abhält, den Fäsenstaubtunnel für die lokale Durchfahrt zu nutzen. Dies wiederum führt zu einer stets steigenden Mehrbelastung des lokalen Strassennetzes wegen des Schleichverkehrs durch die Stadt Schaffhausen. Mitverursacht wird dieses Verkehrsaufkommen durch die Lage mehrerer grosser Einkaufszentren im Bereich Schaffhausen-Herblingen.

Mit dem geplanten Bau einer zweiten Röhre des Fäsenstaubtunnels wird der Anschluss Schaffhausen Nord zum Halbanschluss, was den „Nutzen“ des Fäsenstaubtunnels für den Lokalverkehr nicht erhöhen dürfte. Zudem muss dadurch in Zukunft der Lastwagenverkehr zum Kontrollzentrum im Areal Güterbahnhof auf Strassen durch Wohnquartiere verlegt und nach erfolgter Kontrolle für die Weiterfahrt in Richtung Zürich sogar via die Altstadt (Bachstrasse) und an zwei Schulhäusern vorbei zum Anschluss Schaffhausen Süd geführt werden.

Ausserdem muss angemerkt werden, dass das auch nach dem Ausbau des Fäsenstaubtunnels weiterhin 2-spurig verbleibende Teilstück von Schaffhausen-Herblingen bis an die Landesgrenze (vormals Hauptstrasse J15) voraussichtlich schon in naher Zukunft zu einem weiteren „Nadelöhr“ erklärt werden dürfte. Damit ist absehbar, dass die Kaskade von Strassenbauten im Bereich der Stadt Schaffhausen in den nächsten 30 bis 50 Jahren noch nicht zu Ende gehen wird. Der Preis dafür wird ein weiter ansteigendes Verkehrsvolumen sowie die fortschreitende Umwandlung weiterer Stadtgebiete in eine „Verkehrswüste“ sein.



Übrige Ausbauschnitte STEP Nationalstrassen

BE: N1 Weyermannshaus – Wankdorf und BE: N6: Muri – Rubigen

Die Projekte „Weyermannshaus – Wankdorf“ (Realisierungshorizont 2040) und Muri-Rubigen (Weitere Realisierungshorizonte) lehnen wir ab.

AG: N1 Aarau-Ost – Birrfeld

Auf die Weiterverfolgung des 6-Spur-Ausbaus Aarau-Ost – Birrfeld soll verzichtet werden. Die für das Jahr 2040 prognostizierten Stauzeiten rechtfertigen die negativen Auswirkungen des Projekts auf Umwelt und Anwohner nicht. Ausserdem begrüssen wir den Verzicht auf die Erweiterung Baden-West – Neuhof (4. Röhre Baregg, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 109).

GL: N17 Umfahrung Netstal

Wir lehnen das Projekt „Umfahrung Netstal“ ab. Das Projekt ist nicht verhältnismässig, nicht mehr zeitgemäss und vor allem ungenügend wirksam, weil es die Verkehrsprobleme zur Erschliessung des Hauptortes (Netzanschluss) und des ganzen Kantons Glarus (Anschluss an Glarus Süd) nicht löst und die Ursachen zu wenig angeht.

Der im Erläuternden Bericht (Seite 41) erwähnte Nutzen bezüglich der Entlastung des Ortsteils Netstal ist mit Blick auf die Gesamtwirkung der Mobilität im Kanton Glarus und erst recht mit Blick auf die gesamte Schweiz viel zu klein. Das heutige Verkehrsproblem mit Staus ergibt sich hauptsächlich aus selbstverursachtem Zielverkehr nach Glarus zu Spitzenzeiten, da die meisten Fahrzeuge mit einer Person unterwegs sind. Das ist im Hinblick auf kluge, zukunftsfähige und wirksame Mobilität mit neuen, digitalen Lösungen anders zu lösen, als neue und teure Strassen zu bauen. Dadurch werden zudem die letzten nicht überbauten Landwirtschaftsflächen, Naherholungsgebiete und siedlungstrennenden Grüngürtel im engen Talboden zerschnitten und es wären während Jahren der Bauzeit massive Lärm- und weitere Emissionen in Kauf zu nehmen.

Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Glarner Dörfern muss mit anderen Massnahmen verbessert werden als mit neuen Strassen, die insgesamt zu noch mehr Strassenverkehr führen. Der Kanton plant langfristig einen Ausbau des ÖV-Angebots mit einem Viertelstundentakt (2035 bis 2040). Dieser Ausbau zielt auf einen künftig veränderten Modal-Split im Kanton Glarus ab.

Für den bisher ungezähmten Ziel- und Quellverkehr in den Ortschaften sind die Voraussetzungen für die vermehrte Nutzung und das Umsteigen auf den FVV für Kurzstrecken (z.B. Einkaufen, Arbeiten) zu schaffen. Dazu gehören auch Massnahmen im Bereich Kommunikation und Sensibilisierung (z.B. Feinstaub, Lärm, Wertverluste von Liegenschaften) und Infrastruktur für den täglichen Bedarf (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitsdienstleistungen, Gastronomie). Die Voraussetzungen dafür sind gut: Viele Wege sind kurz und flach und das Bedürfnis nach mehr Qualität im unmittelbaren Wohnumfeld ist während der Pandemie gestiegen.

Sollte das Projekt dennoch realisiert werden – was wir ablehnen – so sind zwingend (gemäss Rechtsprechung Bundesgericht) flankierende Massnahmen zum Schutz der lokalen Bevölkerung vor den negativen Effekten des Strassenausbaus bis zur Inbetriebnahme des projektierten Ausbaus umzusetzen.

TI: N13 Collegamento autostradale Bellinzona – Locarno

Condividiamo il progetto e la necessità di togliere il traffico dal Piano incanalandolo in Galleria ma senza prevedere un aumento dello stesso quindi senza aumento della capacità, moderando il traffico e declassando e recuperando la strada attuale.

Particolare attenzione dovrà essere data all'attraversamento del fiume Ticino evitando un raddoppio delle corsie. Occorre considerare che già ora la Galleria Mappo Morettina è in saturazione e un aumento del



traffico sul Piano di Magadino porterebbe solo a nuovi ingorghi tra Gordola e Mappo, la nuova offerta di trasporto pubblico è ampiamente sufficiente per un trasferire trasporto privato motorizzato a trasporto pubblico

Ti: N2 Lugano-Sud – Mendrisio

Siamo d'accordo con il lavori di manutenzione del resto già in corso su questa tratta, nelle gallerie ma non solo. Siamo invece contrari al potenziamento della A2 su questo tratto.

Noi, e buona parte della popolazione, siamo profondamente delusi che il Consiglio federale ritenga "la soluzione efficace e, considerando lo stato di avanzamento del progetto" abbia addirittura deciso di trasferire l'opera "dall'Orizzonte realizzativo dal 2040 al 2030", senza tenere in conto preoccupazioni e contrarietà della popolazione, associazioni ambientaliste, alcuni comuni e partiti.

Crediamo che non siano sfruttate appieno le possibilità per ridurre il traffico durante le ore di punta: andrebbero attuate, con maggiori convinzione e mezzi, misure da incentivare anche con vantaggi finanziari, come trasporto aziendale, auto condivise, posteggi alle frontiere.

Nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommene NEB-Strecken

TG: N23 Bodensee – Thurtal Strasse (BTS)

Wir begrüßen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen CHF kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen CHF betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden CHF. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.
- Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe, die den nationalen oder internationalen Verkehr massgeblich behindern.
- Vermeidung von Problemverlagerungen: Mit dem Ausbau der Thurtalstrecke und der damit erhofften Reisezeitverkürzung im MIV würde zusätzlicher Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur und Zürich Nord geführt.
- Konkurrenzierung des ÖV: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV. So verkehren auf der Strecke Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge, auf der Strecke Winterthur – Romanshorn 80 Züge. „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.“ (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)
- Lärm- und Luftbelastung: Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren lokalen Massnahmen angegangen werden.
- Sicherheit: Das Konzept der BTS "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Es beinhaltet die Gefahr von frontalen Kollisionen bei hohem Tempo.



SG/AR: N25 Zubringer Appenzellerland

Wir begrüßen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf dieses Projekt verzichtet wird.

Wir lehnen das Projekt bereits im Grundsatz ab, weil ein neuer Autobahnanschluss unnötig ist. Mit dem kürzlich erfolgten Ausbau der Appenzellerstrasse von Winkeln nach Herisau ist das Appenzellerland gut ans Autobahnnetz angeschlossen. Der minimale Zeitgewinn dank dem geplanten Zubringer müsste durch zwei teure Tunnels, einen erheblichen Kulturlandverschleiss und riesige Mengen von umweltschädlichem Beton erkauft werden.

BL: N18 Muggenbergtunnel

Wir begrüßen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde. Der Muggenbergtunnel kann allenfalls eine Option sein, wenn andere Massnahmen ausgeschöpft wurden aber nicht die nötige Wirkung zeigen. So muss beispielsweise zunächst der Knoten Angenstein optimiert und entlastet sowie der öffentliche Verkehr ins Laufental ausgebaut werden.

BL: N18 Laufen /Zwingen

Wir begrüßen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde. Es scheint für diese Umfahrung wenig Bedarf zu geben. So nimmt der Transit-Autoverkehr durch Laufen in den letzten Jahren nicht zu, im Gegensatz zum Ziel- und Quellverkehr von und nach Laufen. Die Umfahrung Laufen/Zwingen könnte zwar positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung haben. Sie ist jedoch zwingend mit flankierenden Massnahmen und dem Rückbau der heutigen Strasse zu verknüpfen. Zudem soll zuerst der Bahn-Doppelspurausbau im Laufental umgesetzt und seine Wirkung abgewartet werden, bevor an diesen teuren Bau gedacht wird. Durch den 15-Minuten-Takt der S3 zwischen Laufen und Basel wird sich ein guter Teil des MIV auf den öffentlichen Verkehr verlagern.

JU: N18 Umfahrung Delémont

Wir begrüßen, dass dieses Projekt (vorerst) nicht ins STEP Nationalstrassen aufgenommen wurde und fordern anstelle von weiteren Studien, respektive Vertiefungen wie in der Vorlage geplant, dass auf das Projekt verzichtet wird, da wir es aufgrund seiner verkehrssteigernden Wirkung grundsätzlich ablehnen.

GR: N29 Umfahrung Bivio / Umfahrung Mulegns / Umfahrung Cunter/Savognin

Wir begrüßen, dass die drei Umfahrungen an der N29 vom Bund im Verhältnis zu ihrer Wirkung als zu teuer beurteilt und daher zurückgestellt wurden respektive festgestellt wurde, dass es weitere Studien dazu braucht.

TI: N24 Circonvallazione Stabio – Gaggiolo

Vediamo con favore l'archiviazione di questo progetto che la nostra Associazione ha sempre avversato.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme unserer Anliegen und freuen uns über deren Berücksichtigung.

Freundliche Grüsse

Thomas Wirth
Projektleiter Biodiversität

Dr. Elgin Brunner
Director Transformational Programmes



WWF Svizzera italiana

Piazza Indipendenza 6
6500 Bellinzona

Tel: +41 (0)91 820 60 00
francesco.maggi@wwf.ch
www.wwf-si.ch
Offerte. IBAN: CH90 8080 8001
0696 2766 9

Per Email a:

netzplanung@astra.admin.ch

Bellinzona, 29 aprile 2022

Oggetto: Progetto relativo al limite di spesa 2024–2027, alla fase di potenziamento 2023, al credito d'impegno e all'adeguamento del decreto concernente la rete delle strade nazionali.

Presa di posizione del WWF, Sezione Svizzera italiana

Gentili signore, egregi signori,

ringraziamo per l'opportunità di esprimere le nostre osservazioni relative al progetto in oggetto.

In linea generale riteniamo la proposta di ampliamento della rete stradale nazionale, con poche eccezioni come il collegamento A2-A13 per Locarno, sbagliato e in contrasto con altre politiche settoriali della Confederazione.

Ad esempio, la strategia energetica 2050 presuppone un'importante riduzione dei consumi energetici. Favorendo un ulteriore aumento della mobilità individuale si vanificherebbero parte di questi obiettivi rendendo difficile il raggiungimento della sicurezza dell'approvvigionamento energetico della Svizzera e il rispetto dell'accordo di Parigi sul clima.

Il progetto appare in contrasto anche sulla politica di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia. Se questo obiettivo fosse perseguito coerentemente con quanto deciso dal popolo svizzero verrebbe meno anche la necessità di ampliare parte della rete delle strade nazionali.

Il progetto non tiene sufficientemente conto di altre politiche volte a ridurre l'uso del trasporto privato, ad esempio le politiche di mobilità aziendale e i progetti di riduzione del traffico pendolare transfrontaliero. Oppure con il progetto di trasporto delle merci, ma anche di persone, in cunicoli a bassa pressione, l'evoluzione del progetto Swissmetro. Anche in questo caso l'ampliamento della capacità stradale appare chiaramente controproducente.

Il progetto non tiene conto dell'avvento delle nuove tecnologie, che per la mobilità privata significano guida autonoma, condivisione dell'auto e altre tecnologie di gestione del traffico che

permettono di ridurre fortemente il numero di veicoli in circolazione oppure di gestire meglio la capacità esistente della rete stradale.

In generale respingiamo quindi il programma di ampliamento della rete stradale. In Ticino riteniamo giustificato il progetto di collegamento per il Locarnese (A2-A13) mentre ci opponiamo chiaramente al progetto di potenziamento tra Lugano e Mendrisio (PoLuMe).

Per il WWF Svizzera italiana

Il presidente



Massimo Mobiglia

il responsabile regionale



Francesco Maggi

Valutazione dettagliata della proposta sulla base del questionario

Domanda 1) Siete d'accordo con i punti essenziali del progetto?

No, per i motivi citati in precedenza:

1. Il progetto è in contrasto con la politica energetica 2050, con l'accordo di Parigi sul clima, con la politica di trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, con le politiche di mobilità aziendale e di riduzione del traffico pendolare transfrontaliero.
2. Il progetto non tiene sufficientemente conto della riduzione del traffico privato indotto dalle nuove tecnologie e da progetti alternativi.
3. In Ticino la priorità va data al collegamento A2-A13 per il Locarnese e al completamento di AlpTransit a Sud di Lugano.
4. Il credito quadro va conseguentemente ridotto.

Domanda 2) A vostro avviso, vi sono aspetti di cui non si è tenuto sufficientemente conto?

Sì.

In particolare, l'esigenza di trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia, l'esigenza di ridurre i consumi energetici e le emissioni inquinanti e foniche, l'esigenza di potenziare le politiche di mobilità aziendale e di riduzione del traffico pendolare transfrontaliero ancora troppo basato su 1 auto 1 lavoratore.

Se si considerano seriamente queste politiche, unitamente agli sviluppi tecnologici, la necessità di potenziare la rete nazionale tra Lugano e Mendrisio appare ingiustificata e controproducente.

Domanda 3) Ritenete coerente l'ammontare richiesto per il periodo 2024–2027?

Sosteniamo il credito per le Strade Nazionali 2024-2027 unicamente per le misure di funzionamento, manutenzione e adeguamento, con l'eccezione delle spese per la conversione di corsie di soccorso.

Per il potenziamento dell'infrastruttura unicamente quelle relative al collegamento A2-A13 per il Locarnese.

In particolare, accogliamo con favore la produzione di energia rinnovabile su aree dell'infrastruttura delle strade nazionali, così come le misure per ridurre l'inquinamento acustico.

Domanda 4) Il Programma di sviluppo strategico strade nazionali vi sembra completo rispetto all'entità del progetto?

Al contrario, è troppo sviluppato.

Domanda 5) -

Domanda 6) -



Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

Appenzell, 28. April 2022

Eidg. Vernehmlassung; Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses für das Nationalstrassennetz

Stellungnahme Wyon AG, Sägehüslistrasse 15, 9050 Appenzell Steinegg

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 unterbreitet das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK obgenannte Vorlage zur Vernehmlassung bis zum 30. April 2022.

Die Wyon AG hat die Unterlagen studiert und nimmt auf der Basis des Fragenkatalogs dazu wie folgt Stellung:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, die Wyon AG ist mit den Grundzügen der Vorlage aus folgenden Gründen nicht einverstanden.

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen bilden das Rückgrat der Schweizer Volkswirtschaft. Das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Nationalstrassen ist die Grundlage für den mittel- und langfristigen Ausbau der Nationalstrassen und deshalb von hoher Relevanz für die Kantone, die regionale Bevölkerung und deren Volkswirtschaften. In ländlich geprägten Raumstrukturen wie der Ostschweiz und namentlich den beiden Kantonen Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden nehmen die Strassen und insbesondere auch die Nationalstrasse N25 eine zentrale Rolle mit einer breiten Aufgabenpalette wahr. Einerseits dienen sie als innerkantonale und regionale Transitroute, andererseits kommt ihnen eine hohe regionalwirtschaftliche Bedeutung zu. Der Flaschenhals Herisau, wo sich zwei eidgenössische Strassenachsen am einen Ortsrand

treffen, vereint durch die Siedlung quälen und sich am anderen Ortsrand wie-der teilen, ist darum mehr als ein lokales Verkehrsproblem. Das Projekt Zubringer Appenzellerland ver-bessert die Gesamtsituation in einer wichtigen Region der Ostschweiz. Die reservierte Hal-tung des Bun-des ist nicht nachvollziehbar.

Geht es nach dem Bund, finden seine Investitionen ins Nationalstrassennetz künftig primär in den gros-sen Städten und Agglomerationen statt. Diese Gebiete sollen auf der Basis von durch Parlament und Bevölkerung teils schwach legitimierten Programmen und Strategien (z.B. Sachplan Verkehr, Bodenstra-lege Schweiz) von Kapazitätsengpässen befreit werden. Auf der anderen Seite werden mehrere Ost-schweizer Vorhaben nicht einmal mit Realisierungshorizont 2040 im STEP erwähnt. Es handelt sich um Projekte auf den NEB-Strecken, die der Bund per 1. Januar 2020 in sein Netz übernommen hat. Die Kan-tone haben teilweise jahrelange Vorarbeiten dafür geleistet. Die mit der Aufklassierung der vormaligen Hauptstrassenabschnitte in das Nationalstrassennetz verbundenen Kriterien sollen jetzt mit den neuen Programmen und Strategien nicht mehr gelten. Die Erwartungen in den Regionen abseits der grossen Städte werden so nicht erfüllt. Der Zusammenhalt im Land wird gefährdet. Das kann nach Meinung der Wyon AG nicht hingenommen werden.

Der demokratisch viel breiter abgestützte Artikel 1 des Raumplanungsgesetzes besagt, dass Bund, Kantone und Gemeinden mit Massnahmen der Raumplanung insbesondere die Bestrebungen unterstüt-zen, das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben in den einzelnen Landesteilen zu fördern, auf eine angemessene Dezentralisation der Besiedlung und der Wirtschaft hinzuwirken und die ausreichende Versorgungsbasis des Landes zu sichern. Dieses Ziel darf nicht abgeschwächt werden, vielmehr hat das STEP Nationalstrassen einen Beitrag zur Zielerreichung zu leisten. Die Wyon AG hält es für falsch, politi-sche Diskussionen über die Infrastruktur- und Mittelverteilung in der Schweiz mit dem Verweis auf Strate-gien und Konzepte des Bundesrates zu verunmöglichen, in dem einige Vorhaben nicht einmal in die strategische Planung aufgenommen werden.

Die Wyon AG fordert den Bundesrat daher auf, dass das STEP Nationalstrassen in diesem Sinne vor der Botschaft an das Parlament überarbeitet wird. Der Bund kann nicht so einseitig auf die Zentren und Ag-gglomerationen fokussieren und den ländlicheren Raum vernachlässigen. Der Erläuternde Bericht ist im Übrigen umfassend, gut strukturiert und verständlich.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Die Charakteristik der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken kann sich stark von einem "norma-len" Nationalstrassenprojekt unterscheiden. Es stellt sich daher die Frage, ob sie derselben Bewertung unterzogen werden können. Denn NEB-Strecken führen vielerorts direkt

durch Ortschaften und nehmen damit auch lokale Erschliessungsfunktionen wahr. Dies ist aus netzhierarchischer Sicht nicht zweckmässig und – was viel gewichtiger ist – mit Lärm- Luft- und Sicherheitsproblemen verbunden. Mit den von den Kantonen erarbeiteten Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken können diese Mängel behoben oder zumindest entschärft werden.

Die Aussage "im nationalen Vergleich sei der Problemdruck gering", ist ein Affront gegen die Bevölkerung beider Appenzeller Kantone und widerspricht fundamental den Eidgenössischen Prinzipien des regionalen Ausgleichs. Die Entlastung von Interisau vom Durchgangsverkehr, die Reduktion der Lärmimmissionen, die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder die Steigerung des Förderungspotenzials für den Fuss- und Veloverkehr sind legitime Anliegen eines Kantonshauptorts.

Die positiven Auswirkungen der Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken wie dem Zubringer Appenzellerland stellen deshalb auch etwas entfernt von den grossen Zentren nicht nur eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität dar, sondern bilden zudem eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Innenverdichtung. Letztere ist gemäss Raumplanungsgesetz in der ganzen Schweiz anzustreben und ein breiter abgestütztes STEP mit stärkeren föderalen Überlegungen ist ein Baustein dazu. Schliesslich zahlt auch die Bevölkerung der ganzen Schweiz in den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr NAF ein.

Bezüglich des Kriteriums "Ausschöpfung der Potentiale des öffentlichen Verkehrs" gilt es für die beiden Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden zwei Aspekte festzuhalten: die Appenzeller Bahnen transportieren keine Güter, das wurde vor Jahrzehnten abgeschafft. Und ein räumlicher Ausbau der schienengebundene ÖV-Erschliessung ist von keiner Seite vorgesehen. Eine verbesserte ÖV-Erschliessung kann demnach nur durch den strassengebundenen ÖV erfolgen. Dieser ist jedoch auf eine gut ausgebaute Strasseninfrastruktur angewiesen. Durch das automatisierte Fahren ist zudem davon auszugehen, dass längerfristig der MIV und der ÖV auf der Strasse verschmelzen werden und dadurch der ländliche Raum noch effizienter und wirtschaftlicher durch den strassengebundenen ÖV erschlossen werden kann.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Aus-bau im Sinne von Anpassungen

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja, der Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024-2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, für die Wyon AG ist das STEP Nationalstrassen unvollständig ohne die Ostschweizer Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken und insbesondere ohne den Zubringer Appenzellerland. Die künftige Priorisierung der Ausbauprojekte muss mehr Rücksicht auf die Rand- und Bergregionen und die kleineren Kantone und Siedlungsräume der Schweiz nehmen. Die Schweiz hört ostwärts nicht in Winterthur auf. Die Nationalstrassen haben auch die Erreichbarkeit der kantonalen Wirtschaftsräume sowie die Anbindung der Kantonshauptorte an die grossstädtischen Agglomerationen sicherzustellen. Hierbei ist auch den unterschiedlichen Gegebenheiten der räumlichen Strukturen Rechnung zu tragen, damit z.B. auch bei den Berggebieten und Randregionen eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet werden kann. Denn dies stellt eine essentielle Grundlage für das Aufrechterhalten von attraktiven Entwicklungsperspektiven dar.

Der NEB wurde vom Parlament auch deshalb in den NAF integriert. Ein Einfrieren der Projektstände für die angekündigten Überprüfungen (Korridorstudien) über die Jahre 2022 bis 2026 ist nach den durch die Kantone bis 2020 wahrgenommenen grossen Anstrengungen nicht akzeptierbar und würde vom Bürger nicht verstanden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die Wyon AG beurteilt die Aufnahme der Kapazitätserweiterung 3. Röhre Rosenbergunnel (inkl. Spange Güterbahnhof) in der Stadt St. Gallen in den Ausbauschritt 2023 als richtig und wichtig. Zu den anderen vier Vorhaben im Ausbauschritt 2023 äussern wir uns mangels regionaler Betroffenheit nicht.

Bezüglich der übrigen Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten äussert sich die Wyon AG nicht, wiederholt jedoch die Forderung nach einer anderen Beurteilung der Erweiterungsprojekte, welche die Kantone auf den NEB-Strecken erarbeitet haben. Der Handlungsbedarf ist vom Bund anerkannt. Die Überprüfung der Lösungsansätze und das

entsprechende Beurteilungsverfahren können gut innerhalb des STEP umgesetzt werden. Das muss sowieso umgehend und zeitnah erfolgen.

Aus diesem Grund fordert die Wyon AG, dass der Zubringer Appenzellerland dem Realisierungshorizont 2030 zugewiesen wird und in der nächsten STEP-Fortschreibung durch die allfälligen neuen Lösungsansätze ersetzt wird.

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden sind heute ungenügend an die übrige Schweiz angebunden und können nicht weitere Jahrzehnte auf Verbesserungen warten, bloss weil sie nicht Teil der Kerngebiete der Agglomerationen sind. Die Innerrhoder Standeskommission und der Ausserrhoder Regierungsrat kämpfen zu Recht für eine baldige Verbesserung. Die Wyon AG teilt diese Haltung vollumfänglich und unterstützt die beiden Regierungen. Der NAF wurde mit Kompensationszahlungen der Kantone beschlossen und muss jetzt auch dergestalt umgesetzt werden, dass die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden den entsprechenden Gegenwert erhalten.

Freundliche Grüsse

Wyon AG



Philipp Wyser
CEO

Wyon AG



Peter Wyser
CFO



per Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Bauma, den 27. April 2022

Vernehmlassung: Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Namens des Vereins «Zusammenschluss Oberlandstrasse» danken wir Ihnen für die Möglichkeit, im Rahmen der oben aufgeführten Vernehmlassung Stellung nehmen zu dürfen. Unsere Vereinigung wurde am 11. Juni 1999 gegründet und zählt über 1'000 Mitglieder. Ziel und Zweck des Vereins ist der Einsatz für eine rasche Fertigstellung der Oberlandautobahn – ein Projekt, welches für das Zürcher Oberland und den Kanton Zürich von enormer Bedeutung ist.

Wir nehmen wie folgt Stellung:

Der Verein «Zusammenschluss Oberlandstrasse» begrüsst die Vorlage des Bundesrates und insbesondere die darin enthaltene Bekräftigung des Bundes, die N15 (Zürcher Oberlandautobahn) als Vorhaben ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen. Der Bund weist in seinen Unterlagen sehr treffend darauf hin, dass dieses Vorhaben die «unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil» behebe, durch welche derzeit der gesamte Verkehr der vor- und nachgelagerten Autobahn geleitet wird». Der Verein Zusammenschluss Oberlandautobahn fordert den Bundesrat vor diesem Hintergrund jedoch auf, den **Zeitplan** zu diesem Vorhaben **anzupassen**: Angesichts der unhaltbaren Zustände für die Bevölkerung im Zürcher Oberland und der unbestrittenen Dringlichkeit des Vorhabens ist der **Realisierungshorizont 2040** unbefriedigend und unverständlich.

Der Verein «Zusammenschluss Oberlandstrasse» betont an dieser Stelle nochmals, wie wichtig und dringlich das Projekt "Lückenschliessung" für die gesamte Bevölkerung im Zürcher Oberland ist:

- Die N15 ist eine **sehr stark frequentierte, überkantonale Verkehrsachse**, über welche der Autoverkehr aus dem Glarnerland, dem Gebiet des oberen Zürichsees sowie dem Zürcher Oberland ins Ballungszentrum Zürich-Nord, Zürich-City und Flughafen Zürich führt. Ebenso fliesst ein grosser Teil des Ferienverkehrs in Richtung Bündnerland über diese Achse. Die Oberlandautobahn N15 erschliesst auch das bevölkerungsreiche und wirtschaftlich bedeutende Zürcher Oberland. Vom zunehmenden Verkehr besonders betroffen sind die **Ortsdurchfahrten Aathal, Wetzikon und Hinwil**, über die sich der gesamte Verkehr der N15 abwickeln muss.
- Die **Siedlungs- und Wohngebiete** der Region müssen **dringend vom Verkehr entlastet** werden. Für Fussgänger oder Velofahrer, für ältere Leute oder auch Kinder auf dem Schulweg stellen die ständig zunehmenden Verkehrsmengen innerorts erhebliche

Sicherheitsrisiken auf. Die dringend notwendige Verbesserung dieser Situation wird mit der Lückenschliessung der N15 eindeutig bewerkstelligt: Das Vorhaben umfasst «verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der umfahrenen Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz», wie im Erläuternden Bericht richtig festgehalten wird. Vom Lückenschluss profitieren, wie ebenfalls ausgeführt wird, die «teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr». Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.

- Dem **Moor-, Landschafts- und Naturschutz** wird durch die neue Linienführung im Bereich Wetzikon- Hinwil in allen Teilen **Rechnung getragen**. Zudem verläuft das Trasse der Oberlandautobahn in diesem Bereich fast ausschliesslich in Tunnels. Der Kanton Zürich hat hierfür bereits eigene Vorarbeiten und Studien erarbeitet, um für den Bund ideale Voraussetzungen zu schaffen.

Der Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts mittels einer Studie die **noch offene Linienführung** im östlichen Abschnitt des Vorhabens abschliessend evaluiert und mit der Region abgestimmt werden muss. Er erwartet dabei, dass sich die zeitlich rascher und politisch besser machbare Variante gewählt wird.

Für die Zürcher Oberländer Bevölkerung **sehr unbefriedigend** ist der **Realisierungshorizont 2040**. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, «jedoch zeitlich weniger dringend sind» (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.01.2022). Vor dem Hintergrund all der vom ASTRA selber treffend aufgeführten Gründe für diesen Lückenschluss ist diese späte zeitliche Einordnung der N15 völlig **falsch und unverständlich**.

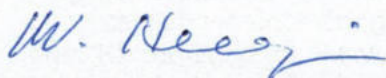
Wir fordern wir den Bundesrat auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt in einen **früheren Realisierungshorizont** aufzunehmen. **Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Zürcher Oberländer Bevölkerung ist derart belastend, dass jedes Jahr, um das der Lückenschluss früher realisiert wird, zählt!**

Für die Kenntnisnahme unserer Vernehmlassungsantwort danken wir Ihnen.

Mit freundlichen Grüssen

Verein «Zusammenschluss Oberlandstrasse»

Der Präsident:



Hans-Peter Hulliger
Alt Gemeindepräsident

Der Aktuar:



Jürg Kägi
Alt Gemeinderat

Anmerkungen 1) Original des Schreibens p. Briefpost. 2) Vernehmlassungsformular beiliegend.

Vorstand: Hans-Peter Hulliger, alt Gemeindepräsident FDP, Bäretswil • Christoph Gross, Delegierter ACS, Winterthur • Jürg Kägi, alt Gemeinderat FDP, Wetzikon • Cornelia Keller, alt Kantonsrätin BDP, Gossau • Jörg Kündig, Gemeindepräsident / Kantonsrat FDP, Gossau • Dr. Thomas Lüthi, Präsident TCS Sektion Zürich, Ebmatingen • Tumasch Mischol, alt Kantonsrat SVP, Hombrechtikon • Anton Muff, Gemeindepräsident, Fehraltorf • Jean-Philippe Pinto, Gemeindepräsident / Kantonsrat Die Mitte, Volketswil • Ruedi Rüfenacht, Stadtpräsident EVP, Wetzikon • Gregor Rutz, Nationalrat SVP, Zürich • Prof. Kurt Schellenberg, alt Kantonsratspräsident FDP, Wetzikon • Erich Vontobel, Kantonsrat EDU, Wolfhausen • Bruno Walliser, Nationalrat SVP, Volketswil.



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

Absender:

Verein "Zusammenschluss Oberlandstrasse"
Postfach 209
8494 Bauma

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Bauma, 27. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme bedanken wir uns bestens. Unsere Antworten auf Ihre Fragen und ergänzende Ausführungen erhalten Sie nun als PDF- und WORD-Datei. Sie lauten folgendermassen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, denn: Die heutige Lücke in der Oberlandautobahn N15 zwischen Uster und Betzholz (Hinwil) ist ein gravierender Systemmangel im Strassennetz. Dieser wirkt sich sehr negativ im Autobahnnetz selber, ausserdem aber auch auf das Strassennetz des Zürcher Oberlandes sowie auf die Erreichbarkeit und die Zuverlässigkeit des ÖV auswirkt.

Deshalb ist es völlig falsch, dass im Raum Zürich-Glattal Kapazitäten an Autobahnen ausgebaut werden sollen, bevor die Oberlandautobahn fertiggestellt wird. Die nähere Begründung hierfür findet sich in Pkt. 6.

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?

Nein, nicht in allen Teilen: Bei den zugeteilten Mitteln (s. Tabelle im Kap. 2.3.7.1 "Umfang" und Faktenblatt hierzu) ist nicht ersichtlich, dass für die planerische Bearbeitung auch Mittel für Projekte eingeplant sind, welche aktuell wohl noch nicht im Ausbauschnitt 2023 enthalten sind, jedoch aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung und der Prioritäten dringendst der Bearbeitung bedürfen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen:

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige, heutige Problem infolge dieser Lücke ist in den Unterlagen vom ASTRA überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Nationalstrasse 3. Klasse führt heute auf 6 km Länge mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich einverstanden, jedoch mit oberwähnten Vorbehalten. Die Fertigstellung der N15 müsste ebenfalls enthalten sein. Wir haben aber ein gewisses Verständnis, dass dies aufgrund des Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil aber ein krasser Mangel im Nationalstrassensystem generell und in der N15 selber vorliegt, fordern wir ein rascheres Vorgehen und deren Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027!

Weitere Bemerkungen:

6. Wir begründen die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Jahrzehntlang lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die hiesigen Gemeinden und deren Bevölkerung seit nunmehr 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärm.
- Baubeginn an beiden Enden der A53 (heute N15) war im Jahr 1972! Seit 1989 klafft die Lücke von Uster Ost bis Betzholz! Unzählige Versprechungen, Varianten und Projekte seitens des Kantons versandeten. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt durch eine unverständlich restriktive Auslegung des Moorschutzartikels vom Bundesgericht versenkt.
- Die N15 hat nebst kantonal gemachtem auch überregionalen Verkehr zu bewältigen. Dieser entstammt den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerlandes, sowie aus der Linth-Ebene, Ricken-Pass und Ausserschwyz in Richtung der Ballungszentren Zürich-Nord, Zürich-City, Winterthur und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt auch Ferienverkehr aus und in Richtung Südostschweiz/Tessin.
- Dieser Verkehr zwängt sich auf der N15 durch die Oberländer Dörfer und Städte. Die Länge zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und Hinwil/Betzholz beträgt 9 Kilometer.

2/3 davon, somit volle 6 Kilometer führen mitten durch eingezonte und überbaute Baugebiete, darunter stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei auch an zahlreichen geschützten Bauobjekten und sogar 0.7 Kilometer durch Hochhausgebiet.

- Allein in den 33 Jahren seit dem Bestehen dieser Lücke hat der Verkehr auf der Achse Uster-Wetzikon-Hinwil um enorme 50 % zugenommen, in Wetzikon zählt man aktuell einen DTV von 30'000 Fzg./Tg.
- Wenige Meter neben der fraglichen Nationalstrasse liegt der Bahnhof Wetzikon. Wetzikon ist einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundenen Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Verkehr auf der Strasse behindert die eigentlich erwünschte Erhöhung der ÖV-Nutzung, sowie den Fuss- und Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler.
- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, darunter Wetzikon als regionales Zentrum mit heute über 26'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung behindert. Es fehlt Planungssicherheit.
- **Das alles ist untragbar und unerträglich.**

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

- Der Bund weist in seinen Erläuterungen darauf hin, dass dieses Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Das Bundesgericht erkannte in seiner Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
- Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen auch im Interesse von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden entlastet werden. Genau zu diesem Zweck sind zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz" vorgesehen, wie im Erläuternden Bericht des ASTRA festgehalten wird.
- Vom Lückenschluss profitieren also, wie in den ASTRA-Unterlagen ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die hiesige Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Unsere Landschaft ist uns wichtig! Darum sehen wir es äusserst positiv, dass dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz in allen fraglichen Streckenteilen in hohem Masse Rechnung getragen wird und die Trassen fast ausschliesslich in Tunnels verlaufen.
- Unser Verein nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Er erwartet, dass dabei die zeitlich rascher und politisch besser realisierbare Variante umgesetzt wird. Aber auch, dass dies rasch entschieden wird.
- Nicht zu verstehen ist vor dem Hintergrund der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, "jedoch zeitlich weniger dringend sind" (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.01.2022). Die späte zeitliche Einordnung im Schritt 2040 für die N15 ist nicht nur widersprüchlich, sondern geradezu falsch.

Wir danken Ihnen, Frau Bundesrätin, dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass unsere Probleme in den zur Vernehmlassung stehenden Unterlagen und Anträgen erkannt werden. Gleichzeitig fordern wir den Bundesrat aber eindringlich auf, den Zeitplan noch einmal zu überarbeiten und alles daran zu setzen, das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt.

Freundliche Grüsse

Hans-Peter Hulliger, Präsident

Jürg Kägi, Aktuar



Zum Absender **Verein "Zusammenschluss Oberlandstrasse"**:

Unser Verein besteht seit 1999. Er wurde damals mit dem alleinigen Zwecke gegründet, die Schliessung der Lücke Uster-Betzholz zu befördern. Seit über 20 Jahren zählt der Verein stets über 1'000 Mitglieder. Er ist ausschliesslich durch Mitgliederbeiträge finanziert, wobei alle Vorstandsmitglieder ehrenamtlich tätig sind. Web-Adresse: <https://oberlandstrasse.ch/>

Christa Allenspach
Moosstrasse 2
8586 Ennetaach

Vernehmlassung

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

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

netzplanung@astra.admin.ch

Ennetaach, 15. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich habe diese Vorlage übernommen, weil diese sehr sachlich geschrieben ist.

Wenn ich selber etwas formuliert hätte, wäre es seeehr emotional geworden,
das wollte ich Ihnen nicht zumuten.

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, mich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden.

Gerne äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden.

Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel.

Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings sehr punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde, was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen, sehr viele Private und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Christa Allenspach

Werner Ammann
Bahnhofstrasse 7b
8554 Müllheim-Wigoltingen

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Müllheim-Wigoltingen, 14.03.22

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, mich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau so gut wie nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde, was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»*
Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Werner Ammann

Anita Angst
Unterdorfstrasse 2
8582 Dozwil / TG

Vernehmlassung

**zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,
zum Ausbauschnitt 2030 für die Nationalstrassen,
zum Verpflichtungskredit und
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Romanshorn, 23.04.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Biodiversität und Klimaschutz: Es ist aus heutiger Sicht völlig nachvollziehbar und klar, dass der Bundesrat so entschieden hat. Eine solche Strassenführung würde wertvolle Naturräume zerschneiden und Kulturland verbrauchen, welches wir für die nachhaltige Ernährung der Menschen benötigen, wo im Einklang mit der Biodiversität produziert wird. Auch ist eine weitere Zunahme der Verkehrsleistung und somit Ausstoss von noch mehr CO₂ nicht zu befürworten. Vielmehr muss die Kulturlandschaft geschützt und mit adäquaten Massnahmen aufgewertet werden.

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."
(Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»*
Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Freundliche Grüsse

Anita Angst

Daniel Anthenien
Hinterlohstrasse 14
8590 Romanshorn

Vernehmlassung

**zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,
zum Ausbauschnitt 2030 für die Nationalstrassen,
zum Verpflichtungskredit und
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Romanshorn, 23.04.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Biodiversität und Klimaschutz: Es ist aus heutiger Sicht völlig nachvollziehbar und klar, dass der Bundesrat so entschieden hat. Eine solche Strassenführung würde wertvolle Naturräume zerschneiden und Kulturland verbrauchen, welches wir für die nachhaltige Ernährung der Menschen benötigen, wo im Einklang mit der Biodiversität produziert wird. Auch ist eine weitere Zunahme der Verkehrsleistung und somit Ausstoss von noch mehr CO₂ nicht zu befürworten. Vielmehr muss die Kulturlandschaft geschützt und mit adäquaten Massnahmen aufgewertet werden.

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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." (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Daniel Anthenien

Tobias Arni
Aachwiese 8
8560 Märstetten

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Märstetten, 8. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich (wir bedanken uns) für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
 - siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»*
Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen



Tobias Arni

GS / UVEK

26. APR. 2022

Nr.

Josef Arnold
Kantonsrat und Unternehmer
Bahnhofstrasse 5

8592 Uttwil

Eidgenössisches Departement UVEK
Z.H. Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin

3003 Bern

Uttwil, 25 April 2022

Dringliche Motion „Standesinitiative: N23 als Teil des Bundesbeschlusses über den Ausbauschnitt 2023 für Nationalstrasse – die BTS gehört in den nächsten STEP!“ / Vernehmlassung RR-Thurgau vom 19.04.2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

In der Oberstufe und in den Staatskundelectionen der Berufsschule wurden mir mit klaren Worten und Beispielen die Machenschaften der demokratischen Abläufe erklärt. Unter anderem „das Volk hat das letzte Wort“ oder die Behörden haben einen Volksentscheid umzusetzen.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga, am Abstimmungs- Sonntag (13.02.2022) haben Sie in einer SRF-Sendung die Worte verwendet „**Das Volk hat immer recht**“? Gilt das nicht für Alle und für alle Geschäfte in der Politik?

Die jahrelangen Verzögerungen des Netzbeschlusses kann mit einer „Nichtumsetzung“ eines Volksentscheides gleichgesetzt werden. Es wird zwar in Bundesbern schlecht und recht am Projekt gearbeitet, bzw. mit fadenscheinigen und unkorrekten Argumenten gegen das Projekt gefahren.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, ein Volksentscheid ist meiner Meinung nach umzusetzen und nicht mit falschen Argumenten zu verzögern oder hinaus zu schieben.

Ja ich sage, falsche Argumente:

- **„Das Problem liege in Arbon“**. Sicher nicht! Arbon hat eine Schnellstrasse mit drei gut funktionierenden Aus- und Einfahrten.
- **Der Durchschnittliche Tagesverkehr (DTV)** ist in Amriswil (Köpplishaus) mit gut 22.000 Fahrzeugen pro Tag, oder in Bürglen-Weinfeldern echt grösser als auf diversen Autobahnen, westlich von Zürich, die notabene schon verwirklicht sind.
- **Mit der Vorarbeit der Planung** durch den Kanton Thurgau, wurden in Bezug auf guten Umweltschutz und der Einplanung der gesamten Mobilität mit ÖV und dem Langsamverkehr, die Vorgaben der Vernehmlassungen zum Netzbeschluss mehr als nur erfüllt. Von ungenügendem oder nicht ausgereiftem Projekt kann wirklich nicht die Rede sein.

- **Grosser Landverschleiss oder ungenügende Sicherheit:** Mit dem „in Kauf nehmen“ von etwas weniger Sicherheit mit nur 2, bzw. 3 Spuren wurden in der Planung grosse Aufwendungen für einen möglichst kleinen Kulturlandverlust unternommen. Mustergültig im Gegensatz zu allen Bachöffnungen im Thurgau und der „Thurrenaturation“. Wird hier mit den gleichen Ellen gemessen, bzw. gleich argumentiert? **Nein!**

Die Liste der Ungereimtheiten im (Verhinderungs-) Bericht aus Bundesbern ist hier noch nicht abschliessend.

Was mich aber als Transportunternehmer sehr, sehr erschüttert, sind die Umwelt-Argumente, die gegen den Netzbeschluss aufgeföhren werden.

Wenn ich mit einem LKW Pflanzen nach z. B. Zürich transportieren soll, bremsen mich bis zur Autobahnauffahrt in Kreuzlingen sage und schreibe 16 Kreisel ab, nach denen ich wieder beschleunigen muss. Das ist absolut nicht im Sinne eines gelebten Umweltschutzes. Könnte ich von Uttwil nach Hefenhofen und ab da auf einer Schnellstrasse nach Müllheim gelangen, wäre der Treibstoffverbrauch für einen 40töner gerade etwas mehr als die Hälfte, nämlich 9.6 Litern, gegenüber 19.14 Liter über die Kreisel nach Kreuzlingen und über den Seerücken. Vom unnötigen und grösseren Pneuverschleiss möchte ich vorerst absehen. Eine Schnellstrasse ist in Bezug auf Verbrauch, Abnützung und Umweltschutz immer die beste Lösung!

Ein weiterer Punkt wiegt für einen Transportunternehmer ebenfalls mindestens so schwer, → die **LSVA-Abgaben**.

Im Wissen, dass Magistratinnen oder Magistraten in Bern, vermutlich aus Überforderungen infolge anderer Aufgaben, die eigentlichen Zahlen kaum kennen werden, bitte ich um Entschuldigung für die nötigen Erklärungen.

Die reinen LSVA-Abgaben für einen 40töner, (zu erkennen an fünf Achsen am Fahrzeug), betragen für 100 Km; Fr. 91.20, wohlverstanden, für den momentan „umweltfreundlichsten Euro-VI - LKW“. Die LSVA-Abgaben für eine durchschnittliche Tagesleistung von 300 km betragen somit über Fr. 270.—. Hier sind weder Personalkosten noch jegliche andere, relevante Aufwände für den Fuhrpark enthalten.

Und wie wird die LSVA (nahezu 2 Milliarden pro Jahr) verwendet? → 2/3 werden zwingend für ÖV-Projekte bundesweit eingesetzt, 1/3 erhalten die Kantone zur (freien) Verfügung. Der Kanton Thurgau setzt aus diesem Betrag nochmals 45% für den ÖV ein.

Auf der einen Seite riesige Summen an Abgaben einkassieren und auf der anderen Seite eine solide Infrastruktur verhindern, → das kann nicht der Volkswille sein, das geht einfach nicht, das wird vom Volk nicht verstanden!

Die Strassenbenutzung ist grossmehrheitlich unabdingbar. Moderne, möglichst hindernisfreie Schnellstrassen, ohne extreme Höhenüberwindungen tragen zu flüssigem Verkehr bei und erfüllen die Anforderungen an den verlangten Umweltschutz weit mehr als ein Flickenteppich mit Teillösungen (propagierte Lösung als Plan B von *links*) und noch mehr Kreiseln. Die geplante Schnellstrasse würde die Sicherheit für Fussgänger in den Dörfern mittels Minderverkehr sehr viel verbessern. Danebst sind in der Planung sehr viele positive Punkte für ÖV und Langsamverkehr, gerade eben zum Vorteil des Umweltschutzes enthalten.

Leider muss vor allem der Berufsverkehr einerseits mit einer nicht bedarfsgerechten Infrastruktur zu Recht kommen und andererseits, täglich, mit linksideologisch ausgerichteten Behinderungen leben. Die Absperrung von Busbuchten für den Personenaus- und Einstieg mit der entsprechenden Verkehrsbehinderung hinter dem Bus oder die Aufhebung von Strassenflächen für den sicheren LKW-Verkehr, → nur zwei Aufzählungen von vielen. Um solche Behinderungen aufrecht zu erhalten und den Strassenverkehr möglichst unattraktiv zu gestalten, werden vielfach Voten an den Tag gelegt, die sogar die Kriegsführungstaktik von Putin in den Schatten stellen.

Weshalb verhindert die vereinigte Linke, mit leider in vielen Kreisen hochgehaltenen Fakten den Berufsverkehr von einer nachhaltigen Versorgung der Bevölkerung ab? Wohlverstanden, indem ein Volksentscheid für eine gute Infrastruktur ignoriert, bzw. verhindert wird! Solche Machenschaften machen der Wirtschaft das Leben echt viel schwerer als etwa die Massnahmen um Corona. Ich bin betroffen und masslos enttäuscht!

Sehr geehrte Frau Bundesrätin Sommaruga, helfen Sie mit, *den*, vom Volk bewilligten Netzbeschluss auch zur Verbesserung der Umwelt, in Bundesbern den möglichen Schwung zu verleihen und entsprechend dem Schreiben vom Regierungsrat Thurgau (datiert 19. April 2022) möglichst rasch in die Tat umzusetzen. Das „Thurgauer Volk“ hat, gemäss seinem fleissigen und bundestreuen Verhalten, eine gute, zeitgemässe Infrastruktur verdient!

Bitte helfen Sie mit, dem Thurgau, besonders dem Oberthurgau die nötige Akzeptanz in Bern zu verschaffen.

Das ist möglich wenn sie sich jetzt mit aller Kraft für die sofortige Aufnahme der, eigentlich fertig geplanten, umweltschonenden und längst überfälligen Strasse BTS, ins STEP aufzunehmen unterstützen.

Herzlichen Dank und freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Arnold'.

Josef Arnold, Kantonsrat SVP-TG und Transportunternehmer.

Geht auch an:

- RR Carmen Haag Thurgau
- Thierry Burkhart, Präsident ASTAG
- Diverse eidg. Parlamentarier aus der Ostschweiz



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

Alfred Bachofen
Gemeindehausstrasse 7
8340 Hinwil

Hinwil, 05.04.2022

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

per E-Mail an:
netzplanung@astra.admin.ch

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Die Lückenschliessung der Oberlandautobahn muss mit absolut höchster Priorität an die Hand genommen werden. Unsere Dörfer ertragen keinen zusätzlichen Verkehr.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschlusses in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschritt. Am Wichtigsten ist vor allem die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich wurde 50 Jahre lang durch weitgehend unbegründete Einsprachen daran gehindert, die Lücke in der A53 zu schliessen. Der Bund hat dieses Problem jetzt umgehend zu lösen. Die Bevölkerung unserer Gemeinden, wie auch die Umwelt werden durch den unnötigen Umweg- und Schleichverkehr, der Lärm und Staus verursacht seit Jahrzehnten drangsalisiert. Die Entlastung der Kantons- und Gemeindestrassen hilft auch dem ÖV, dem Velofahrer und den Fussgängern.

Besten Dank für eine sofortige Inangriffnahme der Lückenschliessung.

Mit freundlichen Grüssen



A. Bachofen

Hannes Bär, Doris Frei
Altbachstrasse 5
8586 Riedt bei Erlen

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Riedt, den 1. Mai 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Die Prioritäten, die hier gesetzt werden, sind verständlich und aus unserer Sicht richtig: Werterhalt des Nationalstrassennetzes, Sanierung der Engpässe mit den häufigsten Stautunden. Auch die Beurteilungskriterien, nach denen Projekte eingeteilt werden, sind nachvollziehbar. In unserer Stellungnahme äussern wir uns deshalb hauptsächlich zum Thurgauer Projekt Bodensee-Thurtal-Strasse

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
 - Die Grundlagen, auf denen die Beschlüsse zum Unterhalt, zum Ausbauschritt 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, bzw jene, die dringlich sind (Engpässe, 30 230 Stautunden 2019)
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten 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 umweltpolitischen 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 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."*

- 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 33 km langen Schnellstrasse, z.B. mittels örtlichen Umfahrungen oder Schallschutzmassnahmen.

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 der über weite Strecken Tempo 100 vorgesehen ist – was ja wiederum eine höhere Lärmbelastung zur Folge hätte.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Verkehrssicherheit. Die BTS ist als zweispurige, nicht richtungsgetrennte Strasse, grossenteils mit Tempo 100 vorgesehen. Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Nicht die Unfall-Häufigkeit ist das Problem; es geht um die Unfallschwere. Und dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

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 Schildbürgerstreich, 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 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.

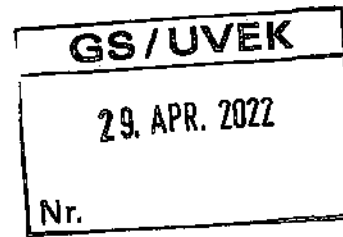
Mit freundlichen Grüssen

Hannes Bär / Doris Frei

Kurt Bayer
Wihaldenstr.14A
CH-8340 Hinwil

Hinwil, 27. April 2022

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern



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

Absender:
Kurt Bayer
Wihaldenstrasse 14
8640 Hinwil

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Hinwil, 27. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur getröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz **nehmen erfreulicherweise grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur**. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse



Kurt Bayer

Marco Bertschinger
Bankstrasse 4
8590 Romanshorn/TG

Vernehmlassung

**zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,
zum Ausbauschnitt 2030 für die Nationalstrassen,
zum Verpflichtungskredit und
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Romanshorn, 23.04.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Biodiversität und Klimaschutz: Es ist aus heutiger Sicht völlig nachvollziehbar und klar, dass der Bundesrat so entschieden hat. Eine solche Strassenführung würde wertvolle Naturräume zerschneiden und Kulturland verbrauchen, welches wir für die nachhaltige Ernährung der Menschen benötigen, wo im Einklang mit der Biodiversität produziert wird. Auch ist eine weitere Zunahme der Verkehrsleistung und somit Ausstoss von noch mehr CO₂ nicht zu befürworten. Vielmehr muss die Kulturlandschaft geschützt und mit adäquaten Massnahmen aufgewertet werden.

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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." (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen



Marco Bertschinger



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Per E-Mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Schmerikon, 31. März 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit der Stellungnahme bedanke ich mich. Meine Antworten füge ich **ROT** unter Ihre Fragen.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA

Bevor andernorts Kapazitätserweiterungen erstellt werden, muss die Schliessung vorhandener Lücken im Nationalstrassennetz forciert werden.

Insbesondere bevor im Grossraum Zürich Autobahnen erweitert werden, muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden.

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?

JA, jedoch fehlen Mittel für Projekte, die zurzeit noch nicht im Ausbauschritt 2023 drin sind.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja, insbesondere empfehle ich den **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz (Hinwil)**

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Lückenschliessung N15 gehört unbedingt dazu. Darum ist die Aufnahme in den aktuellen Ausbauschritt nötig. Sollte das nicht mehr möglich sein, muss die Aufnahme in den nächsten Ausbauschritt 2027 erfolgen.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

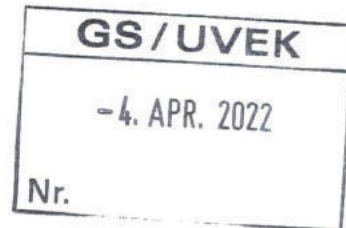
Leider ist es den Verantwortlichen bis heute nicht gelungen, die Lücke in der A53 zu schliessen. Die enorme Verkehrszunahme und die damit verbundene Belastung der Menschen in den Dörfern muss nun endlich ein Ende finden. Die Anbindung des Zürcher Oberlands und dem Linthgebiet an den Flughafen sind für das ganze Gebiet ein grosses Plus. Die Verkehrssituation hat diesem Umstand jedoch nie genügt. Es ist nun höchste Zeit die Verkehrssituation zu verbessern.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse



Peter Beutler
Sonnenbühlweg 30
8716 Schmerikon SG



**Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern**

Schmerikon, 31. März 2022

Ausbauschnitt Nationalstrassen

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Hinsichtlich der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz möchte ich Sie auf die Lücke, resp. den Lückenschluss der Züricher Oberlandautobahn hinweisen.

Grundsätzlich ist das Schweizer Nationalstrassennetz in gutem Zustand. Dafür bedanke ich mich bei Ihnen und den Verantwortlichen. Jedoch untragbar und das seit 50 Jahren ist die Situation im Züricher Oberland. Die wichtige und stark befahrene Achse Linthgebiet (Kanton St. Gallen, Schwyz, Glarus) Richtung Winterthur und Flughafen führt immer noch durch Dörfer und Industriegebiete. Diese so wichtige Achse muss in hoher Priorität ausgebaut werden. Offensichtliche Gründe dafür sind:

- Lärmemissionen reduzieren
- Reduktion des CO₂-Ausstosses durch reibungsloses Fahren
- Zeitgewinn und damit Kostenreduktionen bei Transporten
- Unfallgefahr verkleinern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, ich bitte Sie dringend, sich für den Lückenschluss N15 zwischen Uster und Hinwil in der Oberlandautobahn einzusetzen.

Für Ihre Bemühungen bedanke ich mich im Voraus.

Freundliche Grüsse

Peter Beutler

Peter Beutler

Heidi Bieri
Schmidgasse 29 8500 Frauenfeld E-Mail: heidi_bieri@bluemail.ch

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Frauenfeld, den 30. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Die Prioritäten, die hier gesetzt werden, sind verständlich und aus meiner Sicht richtig: Werterhalt des Nationalstrassennetzes, Sanierung der Engpässe mit den häufigsten Stautunden. Auch die Beurteilungskriterien, nach denen Projekte eingeteilt werden, sind nachvollziehbar. In meiner Stellungnahme äussere ich mich deshalb hauptsächlich zum Thurgauer Projekt Bodensee-Thurtal-Strasse.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
 - Die Grundlagen, auf denen die Beschlüsse zum Unterhalt, zum Ausbauschritt 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 «*Schnelladestationen 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, bzw. jene, die dringlich sind (Engpässe, 30 230 Stautunden 2019)
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten 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 2-spurige, 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 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."*

- 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 33 km langen Schnellstrasse, z.B. mittels örtlichen Umfahrungen oder Schallschutzmassnahmen.

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, mit dem Argument des Lärmschutzes eine Schnellstrasse zu propagieren, auf der über weite Strecken Tempo 100 vorgeesehen ist, was ja wiederum eine höhere Lärmbelastung zur Folge hätte.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Verkehrssicherheit. Die BTS ist als zweispurige, nicht richtungsgetrennte Strasse, grossenteils mit Tempo 100 vorgesehen. Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Nicht die Unfall-Häufigkeit ist das Problem; es geht um die Unfallschwere. Und dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

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 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.

Mit freundlichen Grüssen

Heidi Bieri



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

Absender:

Billeter Hans, FBW-Club, Wetzikon

→ per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Männedorf, den 2. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Hans Billeter, Präsident FBW-Club

Markus Bösch
Locherzelgstr. 22
8590 Romanshorn

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Romanshorn, 9.3.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin (wir sind) einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»*
Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Markus Bösch

Christian Brönimann
Unterdorfstrasse 6a
8594 Güttingen



Vernehmlassung

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

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

Güttingen, 14. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja, macht so Sinn.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die stimmigen Richtlinien und Kriterien sind sinngemäss angewendet worden und die Zuteilung ist in bester Ordnung.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keine Umsetzungs- oder Planungsprozess; sie ist in keiner Weise kompatibel mit Vorgaben des ASTRA, welches richtig entschieden hat.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu

einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Brönimann



Antworten zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- netz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
Ja
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
Perspektive des Strassenverkehrs unter Berücksichtigung der lokalen Luftqualität, der Klimamassnahmen, des Landverbrauchs und des Lärms. Eine bessere Trennung Güter- und Personenverkehr sowie gewerbliche Nutzung vs. privater Einkaufsverkehr wäre notwendig.

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?
Ja

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?
Ja
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?
Die Begründungen und Priorisierungen machen Sinn. Dies betrifft ausdrücklich auch die BTS im Thurgau.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Die BTS im Thurgau ist als zweispurige Strasse zu gefährlich, verbaucht zu viel Landwirtschafts-Land, fördert Staus in Richtung Winterthur-Zürich, konkurrenziert den ÖV, fördert die Zersiedelung und ist bzgl. Nutzen-Aufwand ungünstig.

Absender: Jürg Brühlmann, Pestalozzistrasse 8, 8280 Kreuzlingen, jbruehlmann@gmail.com

ASTRA



370753

Mar

ASTRA

29. April 2022

Hansjakob Diem
dipl. Malermeister
Sonnenbergstrasse 4
9100 Herisau
079 350 64 90
hansjakob@bluewin.ch

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

Herisau, 26. April 2022

Vernehmlassung STEP Nationalstrassen, Ausbauschritt 2023 und Zubringer Appenzellerland

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Befremden und grosser Enttäuschung entnehme ich der Tageszeitung, dass der Autobahnzubringer N25 Appenzellerland nicht in den Ausbauschritt 2023 des Bundes aufgenommen werden soll.

Raumplanung:

Im Jahr 1972, also vor 50 Jahren, wurde im Raumplanungsgesetz allen Schweizer Kantonen ein **direkter Autobahnanschluss versprochen**.

Bis zum heutigen Tag, also nach über 50ig Jahren, haben die Kantone Appenzell- Ausser- und Innerrhoden keinen einzigen Meter Autobahn und auch keinen Meter Autobahnanschluss erhalten.

Im Kanton St. Gallen, Toggenburg, wurden verschiedene Ausbauschritte realisiert:

Wil – Wattwil – Ebnat-Kappel > mehrfache Tunnelierungsabschnitte befindet sich in der Fertigstellung.

Luft- und Lärmimmissionen:

Entlang der N25 von Gossau bis Waldstatt wohnen ca. 7000 Menschen, welche unter den Luft- und Lärmimmissionen leiden. In diesem Gebiet sind aufgrund des Raumplanungsgesetzes grosse Wohngebiete entstanden. Dies bedeutet, dass es immer mehr Querungen gibt.

Besonders für Industrie- und Gewerbebetriebe, welche an der Achse N25 angesiedelt sind, wird die Einfahrt auf die Alpsteinstrasse täglich zu einer grossen Geduldprobe.

Vordringliches Ziel:

Das Thema Autobahnzubringer N25 muss dringend realisiert werden. Dies auch Hinblick auf die Luft- und Lärmimmissionen, die unter diesen Umständen nicht eingehalten werden können.

Schon in den 1990iger Jahren wurde im Quartierverein Herisau-Säge einer Umfahrungslösung mit 34:0 Stimmen zugestimmt.

Vernehmlassung STEP Nationalstrassen und Ausbauschritt 2023

Persönlich und auch als Betroffener Anwohner des Quartiers Herisau – Säge erkläre ich mich mit der Vernehmlassung des Kantons App. Ausserrhoden in allen Teilen einverstanden und werde diese voll unterstützen.

Mit freundlichen Grüssen

Hansjakob Diem

Ruth Diem-Meier
Sonnenbergstrasse 4
9100 Herisau
079 742 96 00

Bundesamt für Strassen
Abteilung Netzplanung
3003 Bern

Per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Herisau, 26. April 2022

Vernehmlassung STEP Nationalstrassen, Ausbauschnitt 2023 und Zubringer Appenzellerland

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bin aufgewühlt und enttäuscht. Daher möchte ich Ihnen als Herisauerin nachstehend meine persönlichen Gedanken und Erfahrungen zum Strassenprojekt **Zubringer Appenzellerland** und der jetzt laufenden Vernehmlassung zum STEP 2022 darlegen.

Zu meiner Person:

Name Geb. Datum: Ruth Diem-Meier, Sonnenbergstrasse 4, 9100 Herisau, 27.6.1948

Familie: verheiratet, 4 Kinder (1971/1976/1980/1983)

Berufe und Tätigkeiten:

eidg. dipl. Haushaltleiterin, Katechetin, über 37 Jahre Administration im eigenen Malerbetrieb

Ehrenamtliche Tätigkeiten:

18 Jahre Vorstand Frauenzentrale AR: Kassierin, 20 Jahre Singkreis: Kassierin/Präsidentin,

div. Oek. Frauezmorge, Sinntage Präsidentin 10 J., Revisionen, Flurgenossenschaft Präsidentin

Vertreterin des Quartiervereins Herisau - Säge im Mitwirkungsverfahren zum Projekt Umfahrung

Herisau/Zubringer Appenzellerland, darunter Mitglied der Wettbewerbskommission

Freiwilligenarbeit: Pflegearbeiten

Geschichtlicher Hintergrund zur Umfahrung Herisau auf der T8, nun Zubringer Appenzellerland auf der N25

Appenzeller sind grundsätzlich lösungsorientiert und verfallen nicht gerne in ein Gejammer. Was heisst das? **Man wird nicht wahrgenommen oder vergessen.**

Schon **1952**, also vor **70 Jahren** hat man einem Nachbarn gesagt, dass er die Liegenschaft an der Alpsteinstrasse, Herisau, nicht hätte kaufen sollen, weil eine Umfahrung geplant sei. **1961** befasste sich der Gemeinderat Herisau sehr eingehend mit einer Umfahrungslösung. Danach blieb das Projekt aber wieder liegen.

1980 Gründung des Quartiervereins Herisau-Säge. Wiederaufnahme des Themas Umfahrungsstrasse.

Es wurden tropfende Nasen entlang der Alpsteinstrasse (heute N25) montiert, um auf die Verkehrssituation aufmerksam zu machen > **Lärm und Luftverschmutzung.**

- Gründung einer Arbeitsgruppe mit dem Thema „**Verkehr auf der Alpsteinstrasse wie weiter?**“ Was können wir als Anwohner zur Reduktion beitragen. Welche Lösungen sind möglich usw. Täglich passieren ca. 20'000 Fahrzeuge das Nadelöhr Alpsteinstrasse.

- **ab ca. 1998 erkennt der Regierungsrat die Dringlichkeit des Anliegens.**
Gründung einer Arbeitsgruppe mit Projektplanern: Regierung/Baudepartemente AR/AI und SG/Parteien/Automobilverbände und Quartiervereine
- Als einzige Frau durfte ich in diesem Gremium mitarbeiten und wurde später in die Jury für den Projektwettbewerb gewählt.
- Aufgrund der hohen und auch in der Zwischenzeit noch wesentlich gestiegenen Kosten, die der Kanton Appenzell AR nicht mehr selber tragen kann, wurde nach einer neuen Lösung gesucht. Mit der Annahme des NAF und der Übernahme der T8 durch den Bund > Neu N25 wurde bei den Anwohnern neue Hoffnung geweckt.
Leider wurden unsere Hoffnungen bis heute nicht erfüllt. Doch als persönlich Betroffene und Vertreterin des Quartiers gebe ich die Hoffnung nicht auf.

Belastung der Strasse: ca. 20'000 Fahrzeuge pro Tag

- **Lärmbetroffene Bevölkerung: einige Tausend QuartierbewohnerInnen**

Auswirkungen:

- **Tägliche Stauzeiten > Lärm- und Abgasbelastungen.**
- **Durch die Strasse geteiltes Wohnquartier. Massiv erschwerte Querungen.**
- **Stauauswirkungen im benachbarten Gossau und Winkeln**
- **Gossau leidet täglich unter der enormen Staubebelastung**

Strassenführung:

Wie schon ausgeführt, arbeitete die vom RR einberufene Arbeitsgruppe unter einer externen Projektleitung. Wie auch schon erwähnt gab es einen Projektwettbewerb.

Kriterien zur Strassenführung und der heute vorliegenden Strassenplanung:

- **Lösungsansätze für die Strassenbenützer aus Appenzell Innerrhoden, Toggenburg, Appenzeller Hinter- und Mittelland und Alpsteingebiet > Tunnel Mooshalde Waldstatt bis Schwänlikreuzung Herisau**
- **Bestehende Strassenführung Industrestrasse einbeziehen, d.h. integrieren.**
- **Lösungsansatz für Industriegebiete Winkeln und Gossau: Wachtenegg-Tunnel mit Halbanschluss in Winkeln Richtung Zürich. Anschluss Richtung Chur belassen.**
- **Die Lösungsansätze wurden dem Bundesamt für Strassen vorgelegt und die verlangten Korrekturen vorgenommen.**
- **Nicht vergessen: Die N25 ist als Panzerstrasse zur Schwägalp eingetragen**

Die Alpsteinstrasse/N25 führt mitten durch ein dicht bewohntes Wohnquartier. D.h. es gibt sehr viele Querungen für Fahrzeuge und Fussgänger. Die Achse Alpsteinstrasse ist sehr wichtig für Gewerbe und Industrie, liegen doch einige tausend Arbeitsplätze in diesem Einzugsgebiet. Für das Nadelöhr Alpsteinstrasse gibt es kaum eine Ausweichmöglichkeit bei einem Unfall, Brand etc.

Mit diesen Hintergrundkenntnissen ist es für uns als Anwohner nicht verständlich, dass man uns AppenzellerInnen einfach abhängen will. Wir alle hier im Quartier Säge Herisau bitten Sie daher nochmals eingehend, unsere sehr angespannte Wohn- und Lebenssituation zu überprüfen und den Zubringer Appenzellerland in den STEP aufzunehmen und einen prioritären Status einzuräumen.

Persönlich und auch als Vertreterin des Quartiers Herisau – Säge erkläre ich mich mit der Vernehmlassung des Kantons App. Ausserrhoden in allen Teilen einverstanden und werde diese voll unterstützen.

Mit freundlichen Grüssen

Ruth Diem *Ruth Diem*

Kurt Egger
Sportlerweg 4
8360 Eschlikon

UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Eschlikon, 19. April 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

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassen-netzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?
Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.
4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. "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." (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Freundliche Grüsse



Kurt Egger

Meret Engel Engeli
Feldeggstr. 31
8590 Romanshorn/TG

Vernehmlassung

**zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,
zum Ausbauschnitt 2030 für die Nationalstrassen,
zum Verpflichtungskredit und
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Romanshorn, 23.04.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Biodiversität und Klimaschutz: Es ist aus heutiger Sicht völlig nachvollziehbar und klar, dass der Bundesrat so entschieden hat. Eine solche Strassenführung würde wertvolle Naturräume zerschneiden und Kulturland verbrauchen, welches wir für die nachhaltige Ernährung der Menschen benötigen, wo im Einklang mit der Biodiversität produziert wird. Auch ist eine weitere Zunahme der Verkehrsleistung und somit Ausstoss von noch mehr CO₂ nicht zu befürworten. Vielmehr muss die Kulturlandschaft geschützt und mit adäquaten Massnahmen aufgewertet werden.

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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." (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Freundliche Grüsse

Meret Engel Engeli

Daniel Engeli
Feldeggstr. 31
8590 Romanshorn/TG

Vernehmlassung

**zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,
zum Ausbauschnitt 2030 für die Nationalstrassen,
zum Verpflichtungskredit und
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Romanshorn, 23.04.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Biodiversität und Klimaschutz: Es ist aus heutiger Sicht völlig nachvollziehbar und klar, dass der Bundesrat so entschieden hat. Eine solche Strassenführung würde wertvolle Naturräume zerschneiden und Kulturland verbrauchen, welches wir für die nachhaltige Ernährung der Menschen benötigen, wo im Einklang mit der Biodiversität produziert wird. Auch ist eine weitere Zunahme der Verkehrsleistung und somit Ausstoss von noch mehr CO₂ nicht zu befürworten. Vielmehr muss die Kulturlandschaft geschützt und mit adäquaten Massnahmen aufgewertet werden.

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."
(Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»*
Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Freundliche Grüsse

Daniel Engeli

Von: [Werner Feuerle](#)
An: [_ASTRA-Netzplanung-VL](#)
Betreff: BTS /OLS
Datum: Dienstag, 8. März 2022 19:14:48

Werner Feuerle
Turnhallestrasse 2
9320 Arbon

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

netzplanung@astra.admin.ch

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, mich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

<!--[if !supportLists]-->1. <!--[endif]-->Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage

einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschritte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

<!--[if !supportLists]-->2. <!--[endif]-->Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja, er ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

<!--[if !supportLists]-->3. <!--[endif]-->Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme

liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Werner Feuerle

Von: [Barbara Friedinger](#)
An: [_ASTRA-Netzplanung-VL](#)
Betreff: BTS
Datum: Freitag, 11. März 2022 21:25:42
Anlagen: [page1image13544](#)
[page2image20648](#)
[page2image20808](#)
[page2image20968](#)
[page2image21128](#)
[page2image21288](#)
[page2image21448](#)

Barbara Friedinger

Kirchberg 5
8512 Thundorf

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Thundorf, 14. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich (wir bedanken uns) für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin (wir sind) einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschritte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5.

Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012

hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen

hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die

Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Barbara Friedinger

Barbara und Peter
Frischknecht
Rebrain 2
9565 Bussnang

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Bussnang, 26. 4. 22

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Möglichkeit, uns an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes sind wir einverstanden. Gerne aber äussern wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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 der Fertigstellung der Autobahn Stuttgart – Singen – Konstanz wäre die BTS für den süddeutschen Raum attraktiv für einen schnellen Weg nach Süden. Auf diesen Mehrverkehr möchten wir gerne verzichten.

- Potenzial des öV; Konkurrenzierung des öV.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit

Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Peter

Barbara

Frischknecht

Frischknecht

Claudia und Martin Gerig
Dorfstrasse 42
8372 Wiezikon

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Wiezikon, 13.03.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussern wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Claudia und Martin Gerig

Peter Gubser
Sonnenhügelstr. 71
9320 Arbon
Petergubser.arbon@bluewin.ch

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Arbon, 3. April 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

Als direkt betroffener erlaube ich mir, mich zur Botschaft des Bundesrates vom 26.1.22 betreffend Nationalstrassen vernehmen zu lassen.

Grundsätzlich begrüsse ich, dass alle Teile des Nationalstrassennetzes und allfällige Erweiterungen nach dem gleichen Raster beurteilt werden. Seit der letzten Überprüfung hat sich die Klimaproblematik wesentlich verschärft.

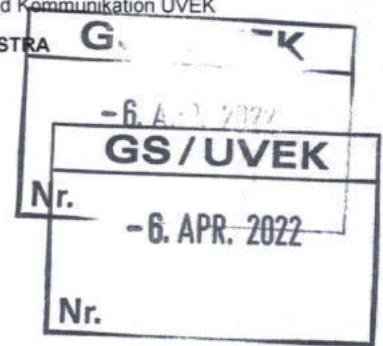
Ihre Fragen zur Vernehmlassung kann ich alle bejahen. Ein besonderes Anliegen ist mir aber die Lösung der Verkehrsprobleme im Thurgau:

Als langjähriger Kantonsrat aus Arbon war ich häufig unterwegs zu Kommissions- und Arbeitsgruppensitzungen nach Weinfelden und Frauenfeld. Die Verkehrsprobleme waren dabei nie so gravierend, dass sie den Bau einer zusätzlichen Schnellstrasse rechtfertigen würden.

Ich möchte Sie darum bestärken, von der Aufnahme einer Bodensee-Thurtal-Strasse BTS ins Nationalstrassenprogramm abzusehen. Eine Fahrzeitverkürzung von 5 bis 10 Minuten bringt uns Oberthurgauer wenig. Die Auswirkungen auf Umwelt, Landschaft und Finanzen wären viel zu gross. Nötig sind aber punktuelle Projekte zur Erhöhung der Sicherheit und zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Freundlich grüsst





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

per Briefpost an:

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wald, 31. März 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann mindestens in den nächstfolgenden von 2027, vor allem aber die **rasche Erstellung**.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründung:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Eduard Haefliger
Etzelstrasse 15
8636 Wald ZH

*Dr. E. Haefliger
Angehörige FMH i.R.*



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

Absender:

Hauser Ernst
Verein Zürcher Oberland Autobahn
Risistrasse 22
8488 Turbenthal

→ per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Turbenthal, 3. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen ([blau](#)):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

[JA](#)

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

[JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.](#)

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschritt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse



Ernst Hauser

Heidi und Peter Hefti, Erlenstr. 15, 8500 Frauenfeld

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Frauenfeld, 10. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende

Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Heidi Hefti und Peter Hefti, Frauenfeld



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

Absender:

Helfenberger, Yves, Vereinsmitglied Zusammenschluss Oberlandautobahn sowie
betroffener Anwohner, Püntstrasse 24, 8132 Egg

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Egg, den 23.04.2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und
Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten
ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden,**
ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Yves Helfenberger

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

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wald, den 2.4.2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Andreas Honegger

Rütistrasse 14

CH-8636 Wald ZH

Mathias u. Silvana Huber
Bädlistrasse 12
8586 Ennetaach

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Ennetaach, 28. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussern wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»*
Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Silvana Huber

Mathias Huber



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Fehraltorf, den 30.3.2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen ([blau](#)):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

[JA](#)

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

[JA](#), und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

[JA](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Peter Hübner
Grundstrasse 11
8320 Fehraltorf



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

Absender:

Graf Johannes Rebhalde 7 8623 Wetzikon
c/o GRAF LACK AG Motorenstr.36 8623 Wetzikon

→ per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wetzikon, 25. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Die vergangenen 40 Jahre mit den kontinuierlich wachsenden Stauzeiten sind auf Grund der damit angewachsenen Stand- und Fahrzeiten im Transit- und Lokal-Verkehr geradezu menschenverachtend. Abhilfe tut Not!

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Jo H. Graf

Jürg Kägi
Bauingenieur HTL/SIA
Bachtelstrasse 10
8620 Wetzikon

per E-mail an: netzplanung@astra.admin.ch
per Briefpost an:

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wetzikon 27. April 2022

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die gebotene Möglichkeit, anlässlich dieser Vernehmlassung Stellung nehmen zu dürfen. Meine detaillierten Antworten auf die gestellten Fragen finden sich *in der Beilage*, welche ich auch als Akteur des Vereins "Zusammenschluss Oberlandstrasse" mitverantwortete.

1. Zusammenfassende Stellungnahme vor diesem Hintergrund

In den letzten 33 Jahren, resp. seitdem die Lücke besteht, hat der **Verkehr** auf der Achse Uster-Aathal-Wetzikon-Hinwil-Betzholz **um 50% zugenommen**. Heutzutage zwingt sich ein durchschnittlicher Verkehr (DTV) von **30'000 Fahrzeugen täglich durch unsere Städte und Dörfer**. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist in mannigfaltiger Hinsicht **untragbar**.

Der Lückenschluss in der N15 zw. Uster und Betzholz (Hinwil) ist **zwingend und dringlich**. Die Ausführungen des ASTRA im Erläuternden Bericht begründen diese Notwendigkeit umfassend und zutreffend. Aber die Fertigstellung der N15 muss viel schneller kommen, als heute angedacht.

2. Vor 50 Jahren – erstmals für die Oberlandautobahn tätig

Frau Bundesrätin, Sie mögen sich nun beim Lesen dieser eher persönlichen Ergänzungen wundern oder mich sogar bedauern. Es schreibt Ihnen vermutlich jene – immer noch sehr aktive – Person, welche sich zeitlich am längsten mit der Zürcher Oberlandautobahn befasst. Zu Baubeginn der Oberlandautobahn im April 1972 (!) durfte ich nämlich als ganz junger Bauführer mit den Bauarbeitern die allererste Brücke, das Bauwerk 462 und in der Folge 15 weitere Objekte im Raum Betzholz realisieren. Die erwähnte Brücke musste damals bis Weihnachten 1972 "auf Teufel komm raus" fertiggestellt werden. und wird dereinst ungenutzt abgebrochen werden, was eigentlich betrüblich ist. Nach 1975 zog ich beruflich weiter, auch an zahlreiche andere Stellen des Schweizer Nationalstrassennetzes.

3. Seit über 30 Jahren politischer Einsatz für die Oberlandautobahn

Als Kommunalpolitiker wurde ich 15 Jahre später mit dem Thema erneut konfrontiert. 1990 wurde ich in die Exekutive der Stadt Wetzikon gewählt und war in der Folge als Tiefbauvorstand 12 Jahre lang für das Dossier Oberlandautobahn zuständig. In all den Jahren bestand meine Tätigkeit hierfür fast ausschliesslich aus dem Verfassen von Stellungnahmen zu irgendwelchen neuen Ideen, Varianten und politischen Vorstössen von allen Seiten. Es war schlichtweg ein **Trauerspiel**.

Immerhin erfolgte damit die **Aktivierung meiner politischen Seele** für das Thema. Von Jahr zu Jahr stieg meine Überzeugung, dass dieser Lückenschluss zwingend nötig ist. Erstens zum Schutz der hiesigen Bevölkerung vor übermässigem, gebietsfremdem Durchgangsverkehr. Und zweitens, weil ein leistungsfähiges Verkehrssystem für ein prosperierendes, erfolgreiches Land zwingende Voraussetzung ist und ein solches nur als Kombination von Strasse und Schiene funktionieren kann. Als "Alt-Politiker" fühle ich mich heute noch immer **mitverantwortlich für Wetzikon** und werde ich mich, solange ich kann, für die hiesige Bevölkerung einsetzen. Explizit auch für die Zürcher Oberlandautobahn. Mein Vertrauen in die Politik ist, trotz solcher Enttäuschungen, ungebrochen.

4. Anfrage zum Umgang mit den Moorlandschaften von eidg. Bedeutung

Infolgedessen erlaube ich mir, ein Thema anzufügen, welches nur indirekt mit der Oberlandautobahn zusammenhängt. Bekanntlich hat das Schweizerische Bundesgericht im Jahr 2012 das kantonales Ausführungsprojekt für diese Autobahn wegen einer marginalen Verletzung des Perimeters der Moorlandschaft Nr. 106, Wetzikon-Hinwil letztinstanzlich kassiert. Dies, obwohl zuvor der frühere Zürcher Baudirektor, Regierungsrat Hans Hofmann, mit dem damaligen BUWAL-Direktor, Philippe Roch, genau diese Linienführung vereinbart hatte. Verbindlich, wie man meinte. Unterlassen wurde damals jedoch, auch den Perimeter der Moorlandschaft anzupassen. Es mag sein, dass das Bundesgericht mit Blick auf den Verfassungsartikel genau deswegen nicht anders entscheiden konnte. Für die Oberlandautobahn spielt das nur insofern eine Rolle, dass so weitere **zwei Jahrzehnte verloren** gingen.

Nun aber beeinflusst ein anderer Moorlandschaftsperimeter erneut die Wetziker Verkehrspolitik, Strassenplanung und Siedlungsqualität krass negativ. Zur Umfahrung von Wetzikon, jedoch quer zur vorerwähnten Aathalachse, war jahrzehntelang die sog. **Westtangente** als kantonale Hauptverkehrsstrasse geplant. Seit den 1990er Jahren wurde diese bei jeder Überarbeitung des kantonalen Verkehrsrichtplanes mit dem Vermerk "Realisierungshorizont "kurzfristig" festgesetzt resp. bestätigt – letztmals im Oktober 2019!

Kürzlich aber kam der **Schock** für Wetzikon, weil der Kanton Zürich neuerdings diese Westtangente als mit Blick auf die Moorlandschaft Nr. 5, Pfäffikersee, als nicht machbar erachtet, offenbar aufgrund Auskünften der zuständigen Amtsdirektorin im UVEK. Vor diesem Hintergrund übermittle ich Ihnen *beiliegend* eine Anfrage, bewusst entkoppelt von meinen Ausführungen zur Oberlandautobahn. Ich **bitte um Antwort von höchster Stelle** und danke dafür zum Voraus.

Frau Bundesrätin, ich danke Ihnen für Ihre wertvolle Arbeit und den grossen Einsatz für unser Land!

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Kägi



Beilagen:

- 1) Antwortbogen aktuelle Vernehmlassung
- 2) Persönliche Anfrage bez. Umgang mit den Moorlandschaften von eidg. Bedeutung

Jürg Kägi
Bauingenieur HTL/SIA
Bachtelstrasse 10
8620 Wetzikon

Original per Briefpost an:

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wetzikon 27. April 2022

ANFRAGE zum Umgang mit den Moorlandschaften

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Wie in meiner heutigen Stellungnahme zu den Beschlüssen des Bundesrates zum Nationalstrassennetz vom 26.01.2022 erwähnt, bringe ich folgende Anfrage vor und bitte um Beantwortung:

1. Ausgangslage

- 1.1 Die Stadt Wetzikon ist massiv von den Auswirkungen der unfertigen Nationalstrasse N15 betroffen, bei der das negative Urteil des Bundesgerichts vom 21. Juni 2012 zu Verzögerungen bei der Realisierung von wenigstens 15-20 Jahren führt.

Bekanntlich hatte dabei Gericht das kantonale Ausführungsprojekt für diese Autobahn wegen einer Verletzung des Perimeters der Moorlandschaft Nr. 106, Wetzikon-Hinwil letztinstanzlich kassiert. Dies, obwohl zuvor der frühere Zürcher Baudirektor, Regierungsrat Hans Hofmann, mit dem damaligen BUWAL-Direktor, Philippe Roch, genau diese Linienführung vereinbart hatte. Verbindlich, wie man meinte.

Unterlassen wurde damals seitens der Behörden vermutlich, auch den Perimeter der Moorlandschaft anzupassen. Es mag sein, dass das Bundesgericht mit Blick auf den Verfassungsartikel genau deswegen nicht anders entscheiden konnte. Diese Frage ist aber heute im Falle der Oberlandautobahn nicht mehr von Belang.

- 1.2 In Wetzikon liegt nun aber zurzeit ein **zusätzlicher Konflikt** mit der Moorlandschaft Nr. 5, Pfäffikersee vor, der auf die Wetziker Verkehrspolitik, Strassenplanung und Siedlungsqualität erneut bedeutsamen Einfluss haben wird.

Zur Umfahrung von Wetzikon, jedoch quer zur vorerwähnten Aathalachse, war jahrzehntelang die **Westtangente als kantonale Hauptverkehrsstrasse** geplant. Seit den 1990er Jahren wurde diese bei jeder Überarbeitung des kantonalen Verkehrsrichtplanes mit dem Vermerk "Realisierungshorizont "kurzfristig" festgesetzt resp. bestätigt – letztmals im noch Oktober 2019!

Kürzlich aber kam der **Schock für Wetzikon**, weil der Kanton Zürich neuerdings diese Westtangente mit Blick auf die Moorlandschaft Nr. 5, Pfäffikersee, als **nicht genehmigungsfähig** erachtet, offenbar aufgrund Auskünften der zuständigen Amtsdirektorin im UVEK.

- 1.3 Als Mitglied der Wetziker Exekutive, als Tiefbauvorstand von 1990 bis 2002 war ich in entscheidenden Phasen hautnah dabei. Ich erinnere mich noch gut an das "Feilschen" vor der Festlegung der heute gültigen Moorlandschaftsperimeter. Fachliche oder wissenschaftliche Kriterien spielten am

Ende gar keine Rolle mehr. Letztendlich wurden die anfängliche Grösse der Moorlandschaften bis zum Festsetzungsbeschluss des Bundesrates im Jahre 1996 massiv auf das heutige Ausmass reduziert.

Die **Forderung Wetzikons war stets**, dass die Realisierung der schon damals im Richtplan festgesetzten kantonalen **Westtangente möglich bleiben müsse**. Damals wie heute bot resp. böte diese Westtangente die allereinzige Möglichkeit das Wetziker Zentrum zu umfahren und die "längste Bahntrasse Europas" endlich verkehrsarm zu machen.

- 1.4 Wie es in der Folge dazu kommen konnte, dass nun tatsächlich die Lage des Moorlandschaftsperimeters auf der einen Seite und die eingezonten Baugebiete auf der anderen Seite im Gebiet Chratten/Bergli bei Wetzikon-Kempton eine Realisierung offensichtlich verhindern, entzieht sich meiner Kenntnis. Schuldzuweisungen liegen mir fern. Es gilt ein Problem zu lösen!

2. Problemlage

- 2.1 Der oben dargelegte, **heutige Zustand** war von den politischen Behörden, insbesondere vom Regierungsrat des Kt. Zürich und vom Gemeinderat von Wetzikon **so nie beabsichtigt**. Es muss irgendwann ein Fehler passiert sein.
- 2.2 Das fehlende Stück Westtangente ist ca. 740 Meter lang, die Konfliktfläche ca. 0.6 ha gross.
- 2.3 Das betroffene Land ist seit jeher und auch heute landwirtschaftlich genutzt und Fruchtfolgefläche.
- 2.4 Es ist zu akzeptieren, dass die Konfliktfläche innerhalb des Moorlandschaftsperimeters liegt und demzufolge lt. dem Verfassungsartikel einem Bauverbot unterliegt.
- 2.5 Letzteres hat denn auch das Bundesgericht 2012 im Fall Oberlandautobahn so entschieden.
- 2.6 In der Folge geht es nicht nur um den Fall Westtangente, sondern ein solcher könnte überall passieren, deshalb:

3. Feststellungen

- 3.1 Der Bundesrat war dazu legitimiert, die Perimeter festzulegen, was er in nahezu allen Fällen 1996 denn auch tat.
- 3.2 Daraus erschliesst sich dem Normalbürger doch, dass der gleiche Bundesrat auch berechtigt sein müsste, Anpassungen an den Perimetern vorzunehmen.
- 3.3 Dies mindestens dann, wenn die Anpassungen marginal und dazu, wenn Gründe hierfür vorliegen und/oder die Flächen kompensiert würden.

4. Fragen an die Festsetzungsbehörde

- 4.1 Wäre der Bundesrat auch legitimiert, derartige Anpassungen vorzunehmen?
- 4.2 Was wären, falls ja, die Voraussetzungen hierfür?
- 4.3 Gab es schweizweit schon derartige Fälle?
- 4.3 Wie lautet eine grobe Einschätzung im vorliegenden Fall?

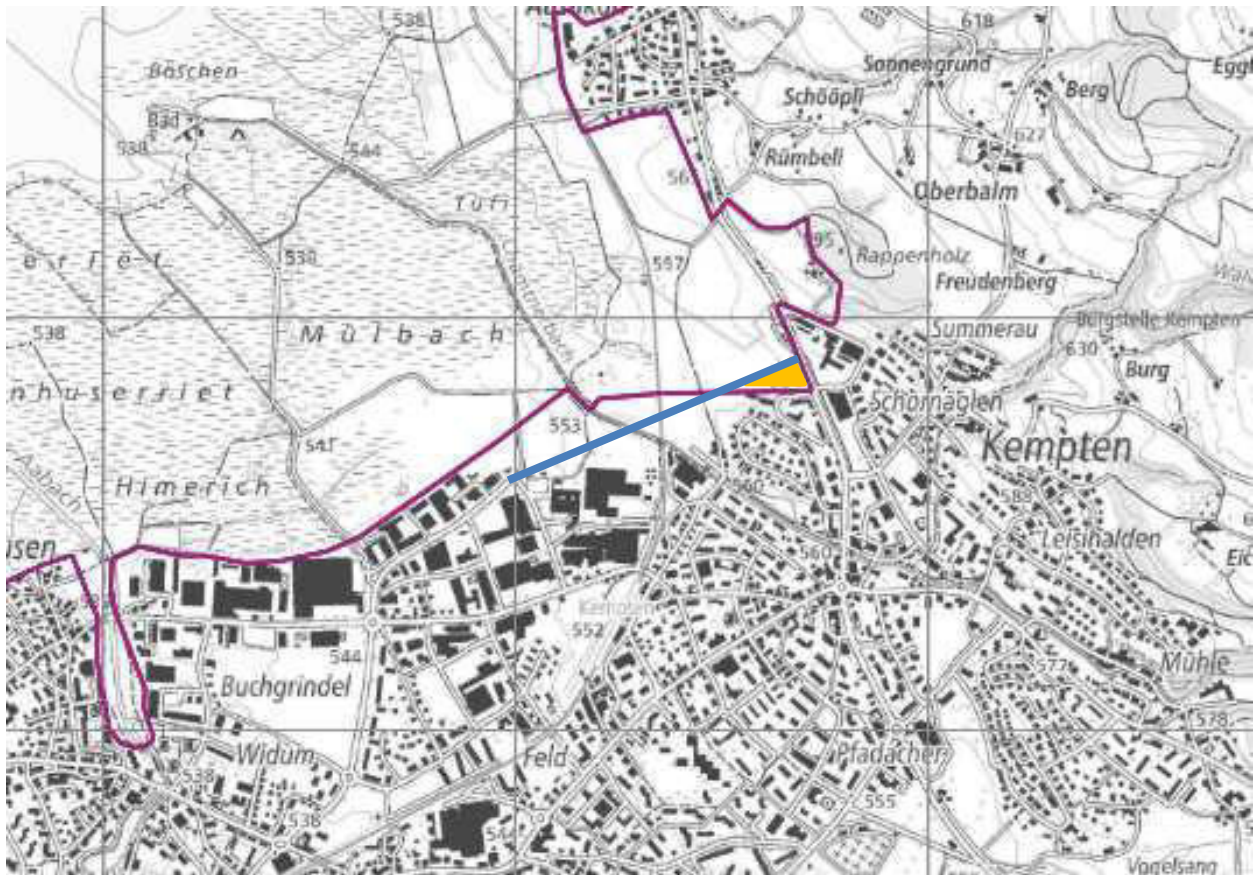
Ich danke für Ihre Abklärungen und Antworten zum Voraus bestens.

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Kägi

ILLUSTRATION:

Kartenausschnitt aus Inventarblatt:



— "fehlendes" Stück Westtangente von ca. 740 Meter Länge ▲ Konfliktzone von ca. 0.5 ha



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

Absender:

Jürg Kägi
Bauingenieur HTL/SIA
Bachtelstrasse 10
8620 Wetzikon

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Bauma, 27. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danke ich Ihnen bestens. Meine Antworten auf Ihre Fragen und ergänzende Ausführungen erhalten Sie, nebst einem Begleitbrief, als PDF- und WORD-Datei. Sie lauten folgendermassen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage:

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, denn: Die heutige Lücke in der Oberlandautobahn N15 zwischen Uster und Betzholz (Hinwil) ist ein gravierender Systemmangel im Strassennetz. Dieser wirkt sich sehr negativ im Autobahnnetz selber, ausserdem aber auch auf das Strassennetz des Zürcher Oberlandes sowie auf die Erreichbarkeit und die Zuverlässigkeit des ÖV auswirkt.

Deshalb ist es völlig falsch, dass im Raum Zürich-Glattal Kapazitäten an Autobahnen ausgebaut werden sollen, bevor die Oberlandautobahn fertiggestellt wird. Die nähere Begründung hierfür findet sich in Pkt. 6.

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?

Nein, nicht in allen Teilen: Bei den zugeteilten Mitteln (s. Tabelle im Kap. 2.3.7.1 "Umfang" und Faktenblatt hierzu) ist nicht ersichtlich, dass für die planerische Bearbeitung auch Mittel für Projekte eingeplant sind, welche aktuell wohl noch nicht im Ausbauschnitt 2023 enthalten sind, jedoch aufgrund der ASTRA-eigenen Beurteilung und der Prioritäten dringendst der Bearbeitung bedürfen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen:

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA – gerade auch, weil der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz enthalten ist. Das offenkundige, heutige Problem infolge dieser Lücke ist in den Unterlagen vom ASTRA überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig, denn die Nationalstrasse 3. Klasse führt heute auf 6 (!) Kilometern mitten durch stark bewohnte und genutzte Siedlungsgebiete.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Grundsätzlich bin ich einverstanden, jedoch mit oberwähnten Vorbehalten. Die Fertigstellung der N15 müsste ebenfalls enthalten sein. Wir haben aber ein gewisses Verständnis, dass dies aufgrund des Bearbeitungsstands noch nicht sein kann. Weil aber ein krasser Mangel im Nationalstrassensystem generell und in der N15 selber vorliegt, fordern wir ein rascheres Vorgehen und deren Aufnahme in den nächstfolgenden Ausbauschnitt 2027!

Weitere Bemerkungen:

6. Die Begründung für die Forderung nach einer schnelleren Fertigstellung der N15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 lautet wie folgt:

Rückblick und heutiger Zustand:

- Jahrzehntelang lang schaffte es der Kanton Zürich nicht, diese Autobahn fertigzustellen. So leiden das Zürcher Oberland, die hiesigen Gemeinden und deren Bevölkerung seit nunmehr 33 Jahren unter erdrückendem Verkehr und Lärm.
- Baubeginn an beiden Enden der A53 (heute N15) war im Jahr 1972! Seit 1989 klafft die Lücke von Uster Ost bis Betzholz! Unzählige Versprechungen, Varianten und Projekte seitens des Kantons versandeten. Im Jahr 2012 wurde das erfolgsversprechende Ausführungsprojekt durch eine unverständlich restriktive Auslegung des Moorschutzartikels vom Bundesgericht versenkt.
- Die N15 hat nebst kantonal gemachtem auch überregionalen Verkehr zu bewältigen. Dieser entstammt den Ferienregionen des Bündner-, St. Galler und Glarnerlandes, sowie aus der Linth-Ebene, Ricken-Pass und Ausserschwyz in Richtung der Ballungszentren Zürich-Nord, Zürich-City, Winterthur und Flughafen Kloten und umgekehrt. Dazu kommt auch Ferienverkehr aus und in Richtung Südostschweiz/Tessin.
- Dieser Verkehr zwängt sich auf der N15 durch die Oberländer Dörfer und Städte. Die Länge zwischen Autobahnabfahrt Uster Ost und Hinwil/Betzholz beträgt 9 Kilometer.

2/3 davon, somit volle 6 Kilometer führen mitten durch eingezonte und überbaute Baugebiete, darunter stark genutzte Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Kernzonen in 3 Gemeinden, vorbei auch an zahlreichen geschützten Bauobjekten und sogar 0.7 Kilometer durch Hochhausgebiet.

- Allein in den 33 Jahren seit dem Bestehen dieser Lücke hat der Verkehr auf der Achse Uster-Wetzikon-Hinwil um enorme 50 % zugenommen, in Wetzikon zählt man aktuell einen DTV von 30'000 Fzg./Tg.
- Wenige Meter neben der fraglichen Nationalstrasse liegt der Bahnhof Wetzikon. Wetzikon ist einer der grössten S-Bahn-Knoten im Kanton mit 4 S-Bahnlinien, 11 strassengebundenen Buslinien und täglich um die 30'000 Ein-Aussteigenden. Der Verkehr auf der Strasse behindert die eigentlich erwünschte Erhöhung der ÖV-Nutzung, sowie den Fuss- und Fahrradverkehr. Dazu ergiesst sich Schleichverkehr auf untergeordneten Strassen durch nebenliegende Gemeinden und Weiler.
- In der kantonalen Planung sind die betroffenen Gemeinden als urbane Wohnzentren definiert, darunter Wetzikon als regionales Zentrum mit heute über 26'000 Einwohnern. Die 3 hauptbetroffenen Gemeinden sind infolge der Verkehrssituation in ihrer Entwicklung behindert. Es fehlt Planungssicherheit.

→ **Das alles ist unverständlich, untragbar und unerträglich.**

Die Fertigstellung der N15 ist die Lösung:

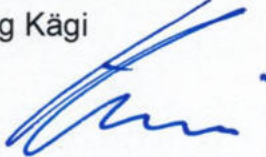
- Der Bund weist in seinen Erläuterungen darauf hin, dass dieses Vorhaben die "unzumutbare Situation auf den Ortsdurchfahrten durch Wetzikon, Aathal und Hinwil beheben werde". Das Bundesgericht erkannte in seiner Entscheid von 2012 ebenfalls das grosse öffentliche Interesse an dieser Strassenverbindung.
- Die hiesigen Dörfer und Wohngebiete müssen auch im Interesse von zu Fuss Gehenden und Velofahrenden entlastet werden. Genau zu diesem Zweck sind zahlreiche "verkehrlich flankierende Massnahmen zur dauerhaften Entlastung der Ortsdurchfahrten und zur Verknüpfung mit dem nachgelagerten Strassennetz" vorgesehen, wie im Erläuternden Bericht des ASTRA festgehalten wird.
- Vom Lückenschluss profitieren also, wie in den ASTRA-Unterlagen ausgeführt, die "teilweise stark beeinträchtigten Nutzungen entlang der Ortsdurchfahrten, der strassengebundene öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und der Veloverkehr". Ebenso werden die Verkehrssicherheit erhöht und die hiesige Wohn- und Lebensqualität erheblich und nachhaltig gesteigert.
- Unsere Landschaft ist uns wichtig! Darum sehen wir es äusserst positiv, dass dem Moor-, Landschafts- und Naturschutz in allen fraglichen Streckenteilen in hohem Masse Rechnung getragen wird und die Trassen fast ausschliesslich in Tunnels verlaufen.
- Unser Verein nimmt zur Kenntnis, dass vor der Erarbeitung des generellen Projekts die noch offene Linienführung im östlichen Abschnitt abschliessend festgelegt und mit der Region abgestimmt werden soll. Er erwartet, dass dabei die zeitlich rascher und politisch besser realisierbare Variante umgesetzt wird. Aber auch, dass dies rasch entschieden wird.
- Nicht zu verstehen ist vor dem Hintergrund der angedachte Realisierungshorizont 2040. Gemäss Ausführungen des Bundes hat der Bundesrat im Realisierungshorizont 2040 eigentlich Projekte zusammengefasst, die zur Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig, "jedoch zeitlich weniger dringend sind" (Faktenblatt STEP Nationalstrassen vom 26.01.2022). Die späte zeitliche Einordnung im Schritt 2040 für die N15 ist nicht nur widersprüchlich, sondern geradezu falsch.

Ich danke Ihnen Frau Bundesrätin, dem Bundesrat und dem Bundesamt dafür, dass die oben nochmals angesprochenen Probleme und laut den Vernehmlassungsunterlagen auch tatsächlich erkannt worden sind.

Gleichzeitig erwarte ich aber vom Bundesrat, dass der Zeitplan überarbeitet wird und dass das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zugewiesen wird. Schnelleres Handeln ist angezeigt. Die Situation für die Bevölkerung im Zürcher Oberland ist derart belastend, dass jedes gewonnene Jahr zählt!

Freundliche Grüsse

Jürg Kägi



Anmerkung: Vorliegende Antworten und Ausführungen liegen dem Schreiben gleichen Datums bei.



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

Absender:

Paul Knöpfel
Ehemaliger Gemeinderat (Exekutive)
Oberhittnauerstrasse 34
8330 Pfäffikon ZH

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Pfäffikon ZH, 18. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden, weil sonst nur noch mehr Verkehr durch unsere Dörfer zu erwarten ist.**

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschlusses in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Weil zwischen Uster und dem Betzholz ein relativ kurzes Stück Autobahn fehlt, sucht sich der Verkehr seit Jahren andere Wege, auch mitten durch unser Dorf und auf gemessen an der Verkehrsmenge teilweise völlig ungeeigneten Nebenstrassen, z.B. auch auf der Südwestseite des Pfäffikersees. Die zusammen mit dem Kanton jahrzehntelange Suche nach Entlastungsmöglichkeiten auf der Kempttalachse innerhalb der Gemeinde Pfäffikon scheiterte immer wieder an den örtlichen Gegebenheiten (Topographie, Grundwasserschutz, Besiedelung usw.). Auch für unsere Gemeinde bedeutet das deshalb: Es braucht dringend die überregionale Lösung mit dem Lückenschluss in der N15.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Paul Knöpfel

Matthias Kreier
Präsident GRÜNE Fischeningen
Sägestrasse 7
8374 Oberwangen

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Oberwangen, 20. Apr. 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Der Umfang des Zahlungsrahmens ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

Bei 1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden) ist ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Die Digitalisierung der Arbeitswelt und der Freizeitgesellschaft hat seit der Corona – Pandemie einen unverhofften Schub entwickelt. Viel Arbeits- und Freizeit wurde in den eigenen vier Wänden verbracht. Eingekauft wurde vermehrt online. Daher entspricht es einer veralteten Vorstellung, wirtschaftliches Wachstum könne nur mit Förderung der Mobilität erzeugt werden.

Ausserdem fördern neue, gut ausgebaute Strassen nur den Pendlerverkehr. Denn die Fahrzeit zwischen Wohnort und Arbeitsort soll damit angeblich verkürzt werden. Die Erfahrung hat uns aber gelehrt, dass das Gegenteil eingetreten ist. Stauempfindungen häufen sich von Jahr zu Jahr an.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde, was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Matthias Kreier

Dr.med. Walter Lang
Reutistrasse 9 a
8280 Kreuzlingen
mob Tel 076 462 47 15
e-mail wlang373@gmail.com

Vernehmlassung

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

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Kreuzlingen, 23. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Vielen Dank für die Möglichkeit an dieser Vernehmlassung teilnehmen zu können.
Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich aufführlicher zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1 *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2 *Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?*

Ja, dieser ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3 *Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?*

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?*

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden Franken. Auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat zu noch höheren Kosten sein.

1.6 Mrd Franken für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10000-12500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15000-17500 (Sulgen-Weinfelden) ist bei weitem kein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die geplante BTS ist ein regionales Projekt mit Partikularinteressen.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."
(Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die **Lärmbelastung** der Anwohner. Es gibt einzelne Siedlungsgebiete mit störendem Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Ich wohne seit März 21 neben der wohl bedingt durch die Sperrung der Romanshorerstrasse meistbefahrenen Thurgauer Strasse, der Seetalstrasse in Kreuzlingen. Es herrscht **wohltuender Langsamverkehr**, kein übermässiger Lärm, einspuren und selbst überqueren der Fahrbahn zu Fuss und mit dem Fahrrad gehen problemlos, die gegenseitige Rücksichtnahme ist bemerkenswert.

Interessant ist, dass die Befürworter der BTS mit Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 Km/h erlaubt wäre, was die Lärmbelastung und auch die Luftbelastung erhöht und nicht senkt selbst wenn der MIV künftig elektrifiziert wird.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

-Kulturlandverbrauch Falls eine BTS realisiert werden sollte wird der Kanton **unbedingt eine OLS** bauen wollen, damit **zusätzlich bis 40 ha wertvolles Kulturland** verbrauchen und durch Zerschneidung des Seerückens mit einer neuen Strasse auch die Biodiversität merkbar stören. BTS und OLS zusammen brauchen 100 ha, davon grosse Flächen in Gebieten mit Vorrang Landschaft.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpfen den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde vor Jahren ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

N. Lang



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

Absender:

Lavater, Jürg, Austrasse 18, 8626 Ottikon (Gossau ZH)

→ per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Ottikon, 24. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen ([blau](#)):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

[JA](#)

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

[JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.](#)

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?

[JA](#)

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist seit Langem überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht fertiggebracht, die Lücke der A53 zu schliessen, was meines Erachtens ursprünglich auch so beabsichtigt/geplant war. Das Zürcher Oberland wurde immer wieder nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren umliegenden Gemeinden und Städten leiden unter dem stetig zunehmenden Verkehr, dem Lärm und den Staus. Genauso trifft es auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV. Die Busse (VBZ) können in den Spitzenzeiten teilweise ihre Fahrplanzeiten nicht mehr einhalten. Auch bin ich davon überzeugt, dass diese externen Kosten weiterhin überproportional zunehmen werden und diese Ist-Situation dem Zürcher Oberland nachhaltig schadet.

Die heutigen Vorschläge für die Streckenschliessung zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen aus meiner Sicht grösstmögliche Rücksicht auf die geschützten Flächen und die Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die teilweise und seit Jahren unhaltbare Verkehrssituation endlich nachhaltig bessern könnte. Es ist meiner Ansicht nach höchste Zeit endlich etwas Verbindliches zu tun und zu aktiv und nachhaltig zu handeln.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse


Jürg Lavater



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

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Gossau, 31. März 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, da sonst der Verkehr durch unsere Dörfer noch mehr zunimmt und mit den Navigationssystemen die kleinsten Schleichwege genutzt werden.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig und muss jetzt realisiert werden!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Roland + Irena Leuenberger

Urs Gut
Lili Ulrich
Seestrasse 68
8266 Steckborn

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Steckborn, 24. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren
Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes sind wir einverstanden. Gerne aber äussern wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin (wir sind) einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

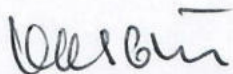
- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

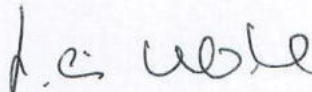
- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen



Urs Gut



Lili Ulrich

Matthias Lutz & Ulrike Philipp
Untere Wolfackerstrasse 16
8280 Kreuzlingen

Kreuzlingen, 26.3.22

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes sind wir einverstanden. Gerne aber äussern wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Matthias Lutz & Ulrike Philipp



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

Absender:

Hansjörg Marti, Affeltrangen 4, 8340 Hinwil

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Hinwil, 06. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur getröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Hansjörg Marti



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

Hans-Peter Meyer
Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse
Morgenstrasse 25
8620 Wetzikon

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wetzikon, den 06.04.2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Hans-Peter Meyer

Peter Moser
Thurberg 9
9565 Bussnang

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Bussnang, 30. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

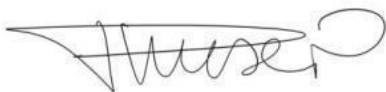
- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- «*Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.*» Und: «*Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.*» Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen



Peter Moser

Müller Dorian
Unterdorf 18
8585 Birwinken

Vernehmlassung

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

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Birwinken, 15.2.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Stellungnahme und Haltung zur **Bodensee-Thurtal-Strasse** .
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, bzw jene, die dringlich sind (Engpässe, 30 230 Stautunden 2019)
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 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 umweltpolitischen 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 Weinfeldern 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 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."*

- 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 örtlichen Umfahrungen oder Schallschutzmassnahmen.

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 der über weite Strecken Tempo 100 vorgesehen ist – was ja wiederum eine höhere Lärmbelastung zur Folge hätte.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Verkehrssicherheit. Die BTS ist als zweispurige, nicht richtungsgetrennte Strasse, grossenteils mit Tempo 100 vorgesehen. Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Nicht die Unfall-Häufigkeit ist das Problem; es geht um die

Unfallschwere. Und dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

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 Schildbürgerstreich, 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 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.

Persönliche Stellungnahme zur Lage auf den Thurgauer Strassen:

Im Kanton Thurgau existiert kein Stau. Im Morgen- und Feierabendverkehr kann es sein, dass sie in Weinfelden, Bürglen oder Amriswil 2-5 min. im Stossverkehr stehen. Wohlgermerkt Stossverkehr, nicht Stau. Ich bin selber immer in den Stosszeiten auf der Strasse, da ich ein KMU im Gartenbau betreibe. Ausserdem ist der Stossverkehr vor allem dem Ziehharmonika-Effekt geschuldet, der entsteht, wenn auf 50er Strassen 60 und auf 80er Strassen 90 gefahren wird. Dann geht es beim nächsten Kreisel/Dorfeinfahrt stockend, weil die Autos einander auffahren. Die neuen Strassen sollen Zeitersparnisse von 8 bis max.14 Min. bringen (offizielle Zahlen). Wobei man das stark anzweifeln darf, da auf Schnellstrassen in den Rushours sehr gerne ebenfalls die selben Ziehharmonika-Effekte entstehen, bei den Ein- und Ausfahrten besonders (Siehe Schnellstrasse Romanshorn-St.Gallen, da ist jeden Morgen Stossverkehr im Schritttempo!). Ich bin als Búezer jeden Tag im Werkverkehr auf den Thurgauer Strassen unterwegs und kann sagen, dass ich nie im Stau stehe und wir überall im Kanton sehr schnell hin gelangen. Das BTS/OLS Projekt ist weit über die Probleme hinaus geplant worden.

Mit freundlichen Grüssen

Müller Dorian,

Vertreter KMU und Handwerker Thurgau

Familie
Tobias und Nadine Neubauer
Mit Eliah und Anouk (Kinder)
Lenzenhausstrasse 9
8586 Erlen

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Erlen 30. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussern wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

- Biodiversität: Als Gärtnerfamilie ist uns der Erhalt resp. die Förderung der Biodiversität ein grosses Anliegen. Die geplante BTS würde die sowieso schon strapazierte Vielfalt der Flora und Fauna bei uns im Kanton Thurgau weiter belasten. Dies würde zu einem weiteren Artenschwund führen der nicht im Interesse des Bundes sein kann.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

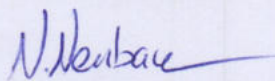
- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Tobias Neubauer



Nadine Neubauer



Madlen und Markus Neubauer
Guggenbühlstrasse 11
8586 Erlen

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Erlen, 28.4.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Die Prioritäten, die hier gesetzt werden, sind verständlich und aus unserer Sicht richtig: Werterhalt des Nationalstrassennetzes, Sanierung der Engpässe mit den häufigsten Stautunden. Auch die Beurteilungskriterien, nach denen Projekte eingeteilt werden, sind nachvollziehbar. In unserer Stellungnahme äussern wir uns deshalb hauptsächlich zum Thurgauer Projekt Bodensee-Thurtal-Strasse.

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, bzw jene, die dringlich sind (Engpässe, 30 230 Stautunden 2019)
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten 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 umweltpolitischen 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 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."*

- 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 33 km langen Schnellstrasse, z.B. mittels örtlicher Umfahrungen oder Schallschutzmassnahmen.

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 der über weite Strecken Tempo 100 vorgesehen ist – was ja wiederum eine höhere Lärmbelastung zur Folge hätte.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Verkehrssicherheit. Die BTS ist als zweispurige, nicht richtungsgetrennte Strasse, grossenteils mit Tempo 100 vorgesehen. Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Nicht die Unfall-Häufigkeit ist das Problem; es geht um die Unfallschwere. Und dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

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.

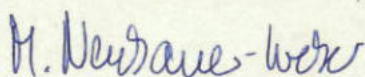
Die Abstimmungspropaganda pro BTS war noch direkter: Ein Nein zur BTS wäre ein finanzieller Schuldbürgerstreich, denn *«der Thurgau verzichtet, zur Freude anderer Kantone, auf Bundesgelder.»* (z.B. Oberthurgauer Nachrichten, 9.8.12) So sieht regionales Partikularinteresse aus.

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.)

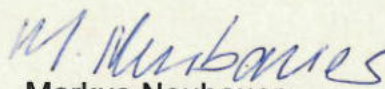
- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS).

- 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.

Mit freundlichen Grüssen



Madlen Neubauer-Weber



Markus Neubauer



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- sennetz

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Nein, mit der Zuteilung der NEB Strecke «Hirzelverbindung» zur Kategorie «nicht STEP» sind wir nicht einverstanden.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja, ermutigt durch die Fortschritte im Mitwirkungsprozess auf kantonaler und eidgenössischer Ebene in den vierzig Jahren seit Bestehen von unserem 'Komitee pro Hirzeltunnel' begründen wir gerne unsere Ansicht:

Bei der neuesten Beurteilung der Hirzelverbindung wurde ausschliesslich eine 4-spurige Hochleistungsstrasse zur Netzerweiterung evaluiert. Bedauerlicherweise wurde der von uns stets favorisierte 2-spurige Basistunnel zur Lösung der Verkehrsprobleme nicht in die Überlegungen mit einbezogen.

Im Jahre 2009 erfolgte im Auftrag der Kantone Zug und Zürich eine «Zweckmässigkeitsbeurteilung Hirzelverbindung». Inzwischen ist die Verbindung in den gültigen Richtplänen aufgeführt. Teil dieser Studie und des Richtplaneintrages war auch die 2-spurige Variante. Ein 2-spuriger Tunnel kann den Bedarf für eine umweltfreundliche und sichere Verbindung auf der Hirzelstrecke durchaus befriedigen. Diese Tunnellösung ist zudem in Übereinstimmung mit dem Sachplan Verkehr.

Der Bundesrat zweifelt angeblich an der Kompatibilität des Hirzeltunnel mit dem Zeitgeist bzw. seinen verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben. Er hält die Ergebnisse der „Zweckmässigkeitsbeurteilung Hirzelverbindung“ für veraltet.

Diese Begründung ist nicht nachvollziehbar. Erstens sind in dieser Studie unbestreitbar auch heute noch gültige gesellschaftliche und politische Komponenten berücksichtigt. So weist der 2-spurige Hirzeltunnel nämlich im Vergleich mit anderen Ergänzungen des Nationalstrassennetzes ein sehr gutes Kosten-/Nutzenverhältnis auf. Er ist zudem wirtschaftlich und umweltschonend. Die Verkehrsführung durch die Tunnelröhre ist kürzer und das Wegfallen der Höhendifferenz reduziert den Treibstoffverbrauch. Sowohl für die Moränen- und Moorlandschaft Hirzel als auch für den Naturwald Sihlwald bringt sie enorme ökologische Vorteile. Und wenn der Verkehr wegen Staus oder Unfällen via Gotthard oder San Bernardino umgeleitet werden muss, führt die kürzeste Ausweichroute durch den Hirzeltunnel. Und zweitens: was sind etwas mehr als zehn Jahre, wenn man den Zeithorizont für die Planung, Bewilligung und Real-

sierung eines derartigen interkantonalen (!) Projekts realistisch einschätzt, der dürfte ja mindestens 10 Jahre sein? Zudem bleibt die Topographie, die Ursache für den Vorschlag eines 2-spurigen Tunnels, unverändert.

Von einer 2-spurigen Tunnelröhre wird auch der öffentliche Verkehr profitieren. Denn ohne Staus in Sihlbrugg wird ein fahrplanmässiger Busbetrieb vom Hirzel auch in Richtung Zugerland nach Jahrzehnten endlich möglich. Die Inbetriebnahme der Tunnelröhre macht überdies auch den Velo- und Fussverkehr über den Hirzelpass sicherer.

Bei der Beurteilung der NEB Strecke «Hirzelverbindung» wurden Resultate erarbeitet, die in vielen Punkten unverständlich sind und unserer Ansicht nach der konkreten Situation der Hirzelverbindung nicht gerecht werden.

In dieser Bewertung, die ausschliesslich für die 4-spurige Variante berechnet wurde, wird anscheinend der Aspekt Mehrverkehr/ÖV-Kannibalisierung sehr stark gewichtet und damit eine neue Netzverbindung A3/A4 als etwas sehr Negatives dargestellt. Umso mehr erstaunt dann, dass die 2-spurige Variante nicht in Betracht gezogen wurde.

Wir erachten die in Aussicht gestellte separate Studie, um die bestehenden Herausforderungen bezüglich Kapazität und Umweltverträglichkeit bei der Ortsdurchfahrt Hirzel zu lösen, für überflüssig. Denn der bereits 2009 geplante 2-spurige Tunnel würde die grossen Umweltverträglichkeitsprobleme auf der Hirzelverbindung zur allgemeinen Zufriedenheit lösen (Passstrasse mit vielen zu überwindenden Höhenmetern und entsprechendem CO₂ Ausstoss, Entlastung BLN-Gebiet/Moorlandschaft, Lärmproblematik).

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?

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Nein, es fehlt die Hirzelverbindung als ins STEP Nationalstrassen aufzunehmendes Vorhaben.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Bei der Zuteilung der Erweiterungsprojekte zum Ausbauschnitt 2023 soll die Hirzelverbindung, mit der 2-spurigen Tunnelvariante, in die Kategorie «ins STEP aufzunehmende Vorhaben» gewechselt werden.

Die Verkehrsmenge (16'000 Fahrzeuge), die Besonderheiten einer Passstrasse durch BLN Gebiet (4'000t CO₂ Ersparnis, Vernetzung Natur, Schutz Moorlandschaft) und der ökonomische Umgang mit öffentlichen Geldern (weniger als 40% der Kosten der evaluierten Maximallösung) legen einen 2-spurigen Tunnel als Ersatz für die bestehende Hauptverkehrsstrasse nahe. Mit dieser Lösung

können nicht nur alle Ziele des Sachplans Verkehr, sondern auch die realen Probleme im Ort und Naherholungsgebiet angegangen werden.

Die bereits vorhandene Planung in der „Zweckmässigkeitsbeurteilung Hirteltunnel“ aus dem Jahre 2009 erachten wir als genügende Grundlage zur Aufnahme in den Ausbauschnitt 2023.

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank.



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

Absender:

Peterhans Christof, Seewadelstr.10, 8331 Auslikon; Verein Zusammenschluss
Oberlandstrasse

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Auslikon, 6. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und
Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten
ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**,
ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur getröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Christof Peterhans, 8331 Auslikon

Franz Portmann
Burgstrasse 3a
8570 Weinfelden

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Weinfelden, 24.03.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich (wir bedanken uns) für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin (wir sind) einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
 - siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Ausbau der Velowegnetze

Der Ausbau der Velowegnetze, insbesondere auch für den Alltagsverkehr, ist dringlich und kann die Hauptverkehrsachsen entlasten. Ausserdem ist aus ökologischer Sicht in Zukunft vermehrt auf den OeV und den Langsamverkehr zu setzen, auch in einem ländlichen Kanton wie der Thurgau.

Mit freundlichen Grüssen



Franz Portmann

Matthias Peters
Mühletobelstr. 59
8500 Frauenfeld
matthias.peters@bluewin.ch

Vernehmlassung

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

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Frauenfeld, 10.03.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin (wir sind) einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen



Matthias Peters



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

Reichlin Paul
Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse
Brunnenwiesenstrasse 42
8610 Uster

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

8610 Uster, den 5. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschritt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Paul Reichlin

Frau
Sandra Reinhart
Fischenhölzlistrasse 1A
8580 Amriswil

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Amriswil, 22. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich danke für die Möglichkeit, mich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber nehme ich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS» Stellung.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja - ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen oder auch abgelehnt werden, sind sach- und zeitgemäss.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja - ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio SRF wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Freundliche Grüsse



Sandra Reinhart

Kurt Riederer
Badstrasse 16
8590 Romanshorn

Romanshorn, 25.04.2022

Vernehmlassung

**zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,
zum Ausbauschnitt 2030 für die Nationalstrassen,
zum Verpflichtungskredit und
zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz**

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Romanshorn, 23.04.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Biodiversität und Klimaschutz: Es ist aus heutiger Sicht völlig nachvollziehbar und klar, dass der Bundesrat so entschieden hat. Eine solche Strassenführung würde wertvolle Naturräume zerschneiden und Kulturland verbrauchen, welches wir für die nachhaltige Ernährung der Menschen benötigen, wo im Einklang mit der Biodiversität produziert wird. Auch ist eine weitere Zunahme der Verkehrsleistung und somit Ausstoss von noch mehr CO₂ nicht zu befürworten. Vielmehr muss die Kulturlandschaft geschützt und mit adäquaten Massnahmen aufgewertet werden.

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."
(Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»*
Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Freundliche Grüsse

Kurt Riederer

Ute Rübin
Hauptstr.104
8280 Kreuzlingen

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Kreuzlingen, 10.3.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»*
Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Ute Rübin

Jost Rüegg
Techniker TS
Gemeinderat
Kantonsrat
Lohstrasse 6a
8280 Kreuzlingen

16. April 2022 1/4

Vernehmlassung

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

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Bundeshaus Nord
Kochergasse 10
3003 Bern

netzplanung@astra.admin.ch

Guten Tag

Für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können danke ich Ihnen bestens. Das Konzept für Unterhalt und Ausbau des Nationalstrassennetzes macht Sinn und entspricht einer zukunftsgerichteten Strassenplanung. Als langjähriger Begleiter der Strassenplanung und Realisierung im Thurgau (seit 1986) äussere ich mich zur Planung der «Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)» wie folgt.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin absolut einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind nachvollziehbar.

./.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja, der ist nachvollziehbar.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Sie sind absolut stimmig.

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel.

Folgende Kriterien sprechen klar gegen den Bau der BTS:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Mio kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Mio betragen nun die vorzusehenden Realisierungskosten mit 1.7 Mrd mehr als das Doppelte, wenn es denn reichen würde.

1.7 Mrd für eine Schnellstrasse vorwiegend auf fruchtbarem Kulturland neben einer bestehenden Achse mit DTV-Zahlen von 10'000 bis 12'500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) sowie von 15'000 bis 17'500 (Sulgen-Weinfeld), ist ökologisch wie ökonomisch völlig unsinnig.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die geplante BTS ist ein regionales Wunschprojekt geprägt von Partikularinteressen.

Das überzeugendste Argument für eine BTS lieferten Strassenbauer aus der Region: *Nach dem Bau der A7 (N7) bis zur Landesgrenze um die Jahrtausendwende, sei es an der Zeit, dass von den Strassengeldern, die auch von Thurgauer Autofahrern nach Bern fliessen, wieder einmal ein paar Milliarden in den Kanton Thurgau zurückfliessen.* - An wen? ./.

- Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs: Die BTS beseitigt keine Engpässe, die nationalen oder internationalen Verkehr massgeblich behindern.
- Vermeidung von Problemverlagerungen: Mit dem überhasteten Ausbau der Thurtalstrecke und der damit erhofften Reisezeitverkürzung für den MIV würde zu Spitzenzeiten zusätzlich Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur sowie vor und um Zürich geführt.
- Potenzial des öV; Konkurrenzierung des ÖV.: Auf dieser Strecke gibt es einen hervorragend ausgebauten ÖV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"Die BTS konkurrenzierte damit den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und förderte so vermehrt die Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Strasse.*
- Lärm- und Luftbelastung: Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärm- und Luftbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit übermässigen solchen Belastungen zu Spitzenzeiten. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.
- Sicherheit: Eine Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100", wie es das Konzept der BTS darstellt, hat sich nirgends bewährt. Frontale Kollisionen mit Tempo 100 wirken sich ungleich gravierender aus, als solche auf Strassen mit Tempo 80 oder weniger.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»*

Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Eine Verdoppelung der Kosten. Zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP klar nicht stand.

Die Thurgauer Umweltverbände, sowie regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde von den Thurgauer Umweltverbänden mit Zustimmung der Regierung und teilweisen, finanziellen Unterstützung von Seiten des Kantons, ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, landschaftsschonender und umwelt- wie klimaverträglicher ist. Eine ernsthafte Auseinandersetzung darüber fand nicht statt. Es war eine reine Albi-Übung.

Auf Wunsch lasse ich Ihnen diese Broschüre zur Information oder zur allfälligen Verwendung zugehen.

Freundlich grüsst Sie

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Rüegg'. The signature is stylized with a large loop at the top and a long horizontal stroke at the bottom.

Jost Rüegg



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

Absender:

Nathalie Lotti & Bruno Ruprecht, Spilchbüel 11 C, 8342 Wernetshausen

→ per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wernetshausen, 3.4.2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur vertröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Absender

Von: schaerer.enderle@bluewin.ch
An: [ASTRA-Netzplanung-VL](#)
Betreff: Vernehmlassung: Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027
Datum: Mittwoch, 9. März 2022 22:24:52

Dieter Schärer & Rosemarie Enderle

Bachweg 2

8566 Dotnacht

Vernehmlassung

zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,

zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen,

zum Verpflichtungskredit und

zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

netzplanung@astra.admin.ch

Dotnacht, 9. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschritte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamt-

schweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Dieter Schärer & Rosemarie Enderle



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Zeno Schärer
Römerfeldstrasse 1
8623 Wetzikon

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wetzikon, 25. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Ich danke Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend und als PDF- sowie WORD-Datei meine Antworten und Ausführungen zu Ihrem Fragenkatalog:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Ja. Zwar mögen Kapazitätserweiterungen im Strassennetz an manchen Orten ebenfalls sinnvoll sein. Zuerst müssen aber bestehende Lücken im Nationalstrassennetz zügig geschlossen werden. Die Realisierung der dringendsten Bauprojekte muss vorgezogen werden. Neue Strassenbauten in peripheren Regionen aus Gründen der föderalen «Gleichbehandlung» wären nicht sinnvoll, während gleichzeitig der Kanton Zürich im (auch ausserkantonal verursachten) Verkehr erstickt. Zwar befinden sich zwei der Ausbauprojekte (Oberlandautobahn und Glatttalautobahn) im Kanton Zürich. Aber es lebt auch fast jeder fünfte Schweizer im Kanton Zürich, und als zentral gelegener Mittellandkanton ist die Region Zürich durch den wachsenden Verkehr besonders betroffen. Unter anderem wird der Streckenabschnitt zwischen Uster und Hinwil, wo heute eine Strassenlücke besteht, auch durch den überregionalen Verkehr von den und in die Ostschweizer Ferienregionen belastet.

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?

Soweit beurteilbar ja.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja, insbesondere weil darin endlich der Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Hinwil/Betzholzkreisel enthalten ist.

Die Situation auf diversen Ortsdurchfahrten in Wetzikon ist seit geraumer Zeit unzumutbar. Das gilt nicht nur, aber insbesondere für die Rapperswiler-/Zürcherstrasse, worauf der Bund in seinen Erläuterungen zutreffend verweist. Die Lücke zwischen Uster und Hinwil in der Verkehrserschliessung besteht seit mehr als dreissig Jahren. In dieser Zeit hat der Verkehr um über 50% zugenommen, ohne dass die Strassenkapazitäten erweitert wurden. Das fragliche Strassenstück hat mittlerweile einen DTV (durchschnittlicher Tagesverkehr), welcher jenen des Gotthardtunnels übersteigt. Die Konsequenzen:

- Eine massiv überlastete Strasse, welche zwischen den beiden Autobahnzubringern auf zwei Dritteln der Strecke durch bestehende Bauzonen und mitten durch das Siedlungsgebiet (kantonales Verdichtungsgebiet!) führt;
- eine beeinträchtigte Zugänglichkeit des Bahnhofs Wetzikon und damit auch der zahlreichen zum Bahnhof führenden Buslinien;
- zusätzlicher Schleichverkehr und dadurch übermässige Belastung im umgebenden Siedlungsgebiet namentlich von Wetzikon;
- damit einhergehend eine verminderte Lebensqualität u.a. für die Anwohner und den Langsamverkehr.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Ein Realisierungshorizont 2040 genügt nicht, namentlich wenn dies bedeuten soll, dass das Projekt bis dahin bloss baureif ist. Es ist alles daran zu setzen, dass der Lückenschluss bald nach dem Jahr 2030 realisiert ist. Bis dahin wird die Verkehrsüberlastung weiterhin zunehmen, sowohl auf der bereits jetzt überlasteten Hauptstrasse zwischen Uster Süd und Hinwil, aber auch auf den Siedlungsdurchfahrten. Aufgrund der Planungen im Entwicklungsgebiet rund um den Wetziker Bahnhof ist in den kommenden 10-20 Jahren mit zahlreichen neuen Einwohnern und Arbeitsplätzen zu rechnen. Die Lebensqualität in diesem Gebiet, aber auch in anderen Gebieten werden durch die heutige und mit jedem Jahr weiter verschärfte Verkehrssituation massiv beeinträchtigt. Es kann nicht angehen, die Realisierung der Oberlandautobahn und folglich auch die Umgestaltung der Zürcher-/Rapperswilerstrasse in eine siedlungsgerechte Erschliessungsstrasse weiter aufzuschieben. Die Oberlandautobahn ist daher zwingend bereits in den nächsten Ausbauschnitt 2027 aufzunehmen.

Weitere Bemerkungen

6. Ich begründe die Forderung nach einer prioritären und schnelleren Fertigstellung der N15 im Rahmen des Ausbauschnittes 2027 ergänzend wie folgt:

Das fehlende Teilstück der N15 hat gravierende Auswirkungen auf das gesamte untergeordnete Strassennetz in der näheren Region. In Anbetracht des Bevölkerungswachstums in der Schweiz in den kommenden Jahrzehnten, dem die Bundespolitik offenbar nichts entgegensetzen kann oder will, muss so oder so mit deutlichem Mehrverkehr gerechnet werden. Der ÖV wird trotz geplantem massivem Ausbau die Strassen kaum entlasten können. Auch der parallele ÖV-Ausbau ist also kein Argument einen raschen Bau der Oberlandautobahn.

Die Routenführung der Oberlandautobahn ist zu begrüßen: Die Strasse wird mehrheitlich in Tunnels geführt. Damit wird der Verbrauch von Kulturland reduziert. Zugleich weist die Strasse so eine geringere ökologische Trennwirkung auf. Im Vergleich zur aktuellen (Stau-)Situation können namentlich durch die Tunnelführung bei der Lärmbelastung sicherlich deutliche Verbesserungen erzielt werden. Grundsätzlich ist jene der beiden Varianten umzusetzen, welche sich politisch besser und rascher realisieren lässt.

Besten Dank für eine rasche Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme und die Berücksichtigung der vorliegenden Vernehmlassung.

Zeno Schärer



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

Schellenberg, Willi
Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse
Sonnenstrasse 4,
8331 Auslikon

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern
E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Auslikon, 30. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen ([blau](#)):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: **Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.**

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur getröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

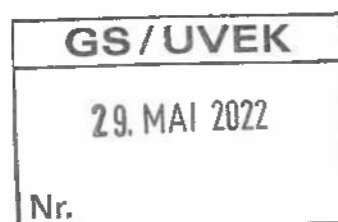
Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Willi Schellenberg
Sonnenstrasse 4
8331 Auslikon

E-Mail: willi.schellenberg@gmail.com
Mobile: +41 79 333 18 89

Hansruedi Schoop
Sommerstrasse 22
8580 Amriswil



Amriswil, 28. April 2022

Einschreiben

Eidgenössisches
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation (UVWK)
Frau Simonetta Sommaruga
Bundesrätin
3003 Bern

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2024-2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Der abschlägige Entscheid des Bundesrates zur Strasse BTS im Kanton Thurgau hat mich zunächst erstaunt, aber auch sehr gefreut. Ich beurteilte das Projekt seit langem mehr als kritisch bis mangelhaft und hatte wenig Verständnis für die zuständigen Behörden im Thurgau, die möglichst schnell ein Projekt «durchboxen» wollten und sich weigerten, vorerst ein durchdachtes Konzept zu erarbeiten. Meine Bedenken kennt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) seit langem. Deren Kompetenz und Bürgerfreundlichkeit hat mich über all die Jahre sehr gefreut.

Das Ergebnis ist aus Sicht des Kantons aber ein Scherbenhaufen.

Ich bin der Auffassung, dass eine leistungsfähige Verbindung zwischen den beiden Nationalstrassen (N7 zur N1) notwendig ist und sich für den Kanton Thurgau als wertvoll erweisen wird. Ich plädiere deshalb dafür, dass neue Köpfe sich dieser Sache in aller Ruhe annehmen und die Zeit nutzen, ein vernünftiges Projekt neu zu denken und vorzuschlagen. Das Beharren auf dem bisherigen Projekt, wie es der Regierungsrat des Kantons Thurgau beantragt, erachte ich als Zeit- und Geldverschwendung. M.E. könnte mit einer Überprüfung bis zu einer halben Milliarde eingespart werden.

Beispiele der mir unvernünftig scheinenden Linienführung:

- die unausgelastete, vierspurige N7 liegt auf einer seitlichen Distanz von nur 4.5 km in gleicher Richtung Ost-West wie der beantragte Ottenbergtunnel.
- die zusätzliche Gefährdung des grössten Grundwasserstrom westlich von Weinfelden.
- Verlegung der Linienführung ins Sumpfgebiet von Schrofen (Amriswil)

Eine Verlegung des Trassees hinter den Ottenberg zur N7 würde nur schon diese drei erstgenannten Punkte vermeiden.

- Die angebliche Entlastung der alten Seestrasse durch die OLS nach Amriswil ist ohne leistungsfähigen Abfluss nach Osten geplant.
- Die einzige Überholmöglichkeit ist ausgerechnet nach dem Ausscheiden des Verkehrs in Richtung Kreuzlingen zwischen Erlen und der östlichen Einfahrt in den Ottenbergtunnel vorgesehen, statt beispielsweise zwischen Amriswil und der Zufahrt nach Meggenhus-Tübach, wo es offensichtlich nötiger wäre.

Zur Illustration meines Standpunktes erlaube ich mir, Papiere aus den Vorjahren beizulegen. Vielleicht dienen diese ein wenig für den von mir erhofften, neuen Denkansatz.

Ich danke Ihnen erneut für Ihre Kenntnisnahme und der allfälligen Weiterleitung an die zuständigen Behörden oder Fachgremien.

Freundliche Grüsse



Beilagen erwähnt

BTS/OLS, Versuch zu einer Standortbestimmung

Aus der östlichen Kantonshälfte werden seit einigen Jahrzehnten planerische Vorarbeiten für den Ausbau des übergeordneten Strassennetzes gefordert. Bisher gelang es den Gegnern solcher Bemühungen, brauchbare Planungsergebnisse zu erschweren, wenn nicht zu verhindern. Aus den rund 50 Jahre alten Bemühungen sei aus Zeitgründen nur möglichst kurz zusammengefasst, was in den letzten 15 Jahren erwogen wurde.

Wie von Bund und Kanton vorgesehen, wurde auch um die Jahrhundertwende im Volk die Meinung vertreten, dass es noch einer Verbindung zwischen der N 7 aus dem Raum Kreuzlingen nach Süden, d.h. Arbon-West bedürfe. Anfänglich wurde eine T 13 seenah, dann eine T 13 seefern favorisiert. Vermutlich wegen der Petition um die Jahrhundertwende gegen die T 13 wurde sie, wie mir scheint, ohne Not fallen gelassen. Der Regierungsrat schwenkte auf die T 14 um, was vom Volk im Herbst 2005 abgelehnt wurde. Klammheimlich liess die Regierung bereits im Jahr 2006 die Planung für die T 14 wieder aufnehmen. Im Sommer 2007, d.h. knapp 20 Monate nach dem Verdikt des Volkes, wurde das neue Projekt vorgestellt. Als Kostenrahmen wurde 750-850 Millionen Franken, ohne Berücksichtigung einer Verbindung Richtung Kreuzlingen, genannt. Das Echo in der Presse war nicht begeistert. Die Gegner qualifizierten die Vorgehensweise als Missachtung des Volkswillens und als „alter Wein in neuen Schläuchen“. Ab ende Sept. 2008 wurde die Erschliessung von Kreuzlingen mitprojektiert, was neu zu den Kürzeln BTS (für die T 14) und OLS (für die T 13) Anlass gegeben hatte.

Unbestreitbar richtig und wichtig für die Regionen Kreuzlingen, Oberthurgau und Weinfelden sind ernsthafte Bemühungen zur Festlegung der optimalen Linienführung der übergeordneten Strasse. Bevor man sich wegen der Details zu sehr verhaderte, wäre die sachlich neutrale Erarbeitung und Einigung auf ein rudimentäres Konzept dienlich gewesen. Das wurde unterlassen. Man beauftragte vermutlich im Jahre 2006 aus mir nicht erklärlichen Gründen die ständige Raumplanungskommission des Grossen Rates mit der Erarbeitung des bewusst in Details gehenden neuen Strassenprojektes. Eine vorbehaltlose kritische Prüfung durch den Grossen Rat war damit vom Tisch. Regierung, Bau- und Planungslobby des thurg. Gewerbes, sowie die grossrätliche Raumplanungskommission erfreuten sich dank der „Eigenerarbeitung“ an der problemlosen mehrheitlichen Zustimmung des Grossen Rates. Dieses Vorgehen war durch die Obrigkeit politisch perfekt abgesichert. Um in Bern Effekt zu haschen, liess man - ohne Wissen des Volkes - möglichst alle eidg. Mandatsträger und Präsidenten der politischen Parteien eine Erklärung unterschreiben, dass die Thurgauer anstelle einer künftigen Bundesstrasse aus dem Raum Kreuzlingen neu die Verbindung ab Bonau durch das Thur- und Aachtal nach Meggenhus auf die N 1 vorziehen würden.

Nach überliefertem Muster leidet die Lösungssuche der Verkehrsprobleme im Thurgau am regionalistischen Gedankengut. Man fragte nicht, oder zuwenig intensiv nach einer gemeinsam zu vertretenden Kompromiss-Lösung unter den drei Region Kreuzlingen, Arbon und Weinfelden. Obwohl seitens des DBU über lange Zeit wiederholt die Prognose verbreitet wurde, wir Thurgauer könnten die übergeordneten Strassen auch mit eigenen Mitteln finanzieren, vertraut man heute darauf, der Bund übernehme Planung, Finanzierung, Bau und Unterhalt der BTS. Das mag jedem Thurgauer, der von der Notwendigkeit übergeordneter Strassen überzeugt ist, gut und recht sein. (Auch ich wäre dafür dankbar.)

Das Kernübel der heutigen Situation dürfte im Ottenbergtunnel Richtung Bonau liegen. Dieses „corpus delicti“ ist von Weinfeldern nie erwartet, geschweige denn je einmal nachgesucht oder gefordert worden. Für Aussenstehende ist es einfach ins Projekt 2005 verpackt und mit der Variante 2007 zum zweiten Mal „geschenkt“ worden. Es ist den Weinfeldern nicht zu verargen, dass sie nach einer Angewöhnungszeit von etwa 8 Jahren an diesem Geschenk steigende Freude bekunden. Kopfschütteln bewirkt nur, dass sie diesen Tunnel nicht mit den beiden Partnerregionen teilen wollten. Im Klartext hätte das geheissen: Abdrehen des Tunnels von Richtung West nach Nordwest zur N 7 hinter dem Ottenberg zwecks Mehrfachnutzung und politisch besserer Begründbarkeit mit diskussionslos breiterer Unterstützung durch die Stimmbürgerschaft. Mit einer exzellent orchestrierten Salamitaktik hat das DBU (inkl. Tiefbauamt und/oder Raumplanungsamt) diese Idee perfekt verhindert.

Was ist die Folge dieser verheerenden regionalistisch verseuchten Denkweise?

Kreuzlingen erhofft sich mit der OLS eine bessere Lösung seiner Gesamtverkehrsprobleme als durch die erhöhte Auslastung der N 7 mit dem Nord-/Südverkehr in den Raum Engwilen und von dort Richtung Aach-/Rheintal. Die Verkehrsprobleme des Raumes Kreuzlingen-Konstanz Richtung Westen sind mit der 4-spurigen N 7 auf längste Zeit hinaus derart gut und grosszügig gelöst, dass die Gefahr des verwöhnt Werdens besteht. Anstatt der pragmatischen Lösung auf den Zeitabschnitt der nächsten Generationen für den bisher ungelösten Nord-/Südverkehr zuzustimmen, liebäugelt man mit einer zusätzlichen Strasse. Wenn der Mut einen Sinn verspräche, die OLS anstelle der BTS vorzuziehen und konsequent eine direkte Autostrasse mit Ueberholstrecken von Arbon-West nach Kreuzlingen-Süd als Bundesstrasse zu fordern, wäre diese Variante die richtige Lösung. Hiefür müssten allerdings sehr viele Leute über ihren eigenen Schatten springen.

Für Arbon als zweitgrösste thurg. Stadt am Bodensee trifft eine ähnliche Situation mit dem Zubringer zur N 1 Richtung Westen und Süden zu. Es besteht kein dringender Ergänzungsbedarf.

In ost-/westlicher Richtung bleibt einzig noch das Aachtal mit den Gemeinden Romanshorn, Amriswil und Erlen.)

Aufruf zur Einigung

24.7.12

Die eidg. Behörden ergänzen gegenwärtig das schweiz. Nationalstrassennetz entsprechend den heutigen und voraussehbar künftigen Bedürfnissen. Das öffnet für den Thurgau praktisch in letzter Minute die Möglichkeit, eine als optimal zu bezeichnende Linienführung für die im Kanton Thurgau anstehende Ergänzung des Nationalstrassennetzes zurück zu erlangen. Voraussetzung ist, dass über alle politischen Partei- und Interessensgrenzen hinaus, innerhalb der Regierung und im Volk dem Willen und dem nötigen Mut zur Einigung nachgelebt wird.

Für den ersten Schritt dazu ist die Regierung zuständig. Sie möge bitte erkennen, dass sie sich im Frühjahr 2009 selbst einen Bärendienst erwiesen hat, indem sie den zuständigen eidg. Ämtern beantragte, für das künftige Ergänzungsprogramm des Nationalstrassennetzes die T 13 (von der N 7 zur N 1) gegen die T 14 (von Arbon bis Bonau) auszutauschen.

Um dieses Missgeschick zu korrigieren, ist es heute leider zwingend, die Stimmbürgerschaft darauf aufmerksam zu machen, dass es an ihr liegt, den Netzbeschluss am 23.9.12 mit Nachdruck abzulehnen. Der empfohlene gleichzeitige Bau von BTS und OLS als „siamesische Zwillinge“ wäre im sprichwörtlichen Sinn der regierungsrätlichen Umschreibung ohnehin einer Missgeburt gleichzusetzen, die uns viel Sorgen bereiten würde. Dazu kommt, dass zwei neue Strassen schlicht und einfach als völlig überrissen zu bezeichnen sind.

Ein mutiges, im regierungstreuen Thurgau eher unübliches „Nein“ des Volkes würde niemandem Unheil bringen, geschweige denn, nachhaltigen Schaden zufügen. Es gäbe freien Raum und Zeit, im Einvernehmen mit den Bundesbehörden, eine sicherere, schnellere und erst noch viel preiswertere Linienführung zu realisieren. Damit würden die wirklichen Verkehrsprobleme in der östlichen Kantonshälfte weit besser gelöst, als mit den beiden 2-spurigen Strassenzügen BTS und OLS zusammen.



Dieser Vorschlag würde unserm Volk nach langen wenig erfolgreichen Planungsbemühungen doch noch ein optimales Nationalstrassennetz beschere. Der sonst ernsthaft zu befürchtende Scherbenhaufen bliebe uns erspart. Die ideologischen Gegner jeden Strassenausbaues bräuchten sich ab sofort nicht mehr wegen dem Bau von zwei neuen Strassen zu ängstigen. Die Befürworter andererseits hätten nicht mehr länger mit den schädlichen Auswirkungen für die Bevölkerung und die Wirtschaft zu drohen. Im Gegenteil: Es werden Erfolg versprechende Möglichkeiten für eine leistungsfähige, Kulturland schonende Verkehrslösung geschaffen. Dies zur Freude aller Motorfahrzeugführer, des Gewerbes, der Industrie, des Handels, der Landwirtschaft und der Bevölkerung in unserm Kanton. Deshalb „Nein“ zu BTS/OLS.

Oberthurgauer Nachrichten

DIE POST
bringt mich jede Woche
in Ihren Briefkasten

DIE WOCHENZEITUNG | Am Marktplatz 6, CH-8400 Olten | Telefon 071 412 41 77 | info@obna.ch | www.obna.ch

Alternative zur T14

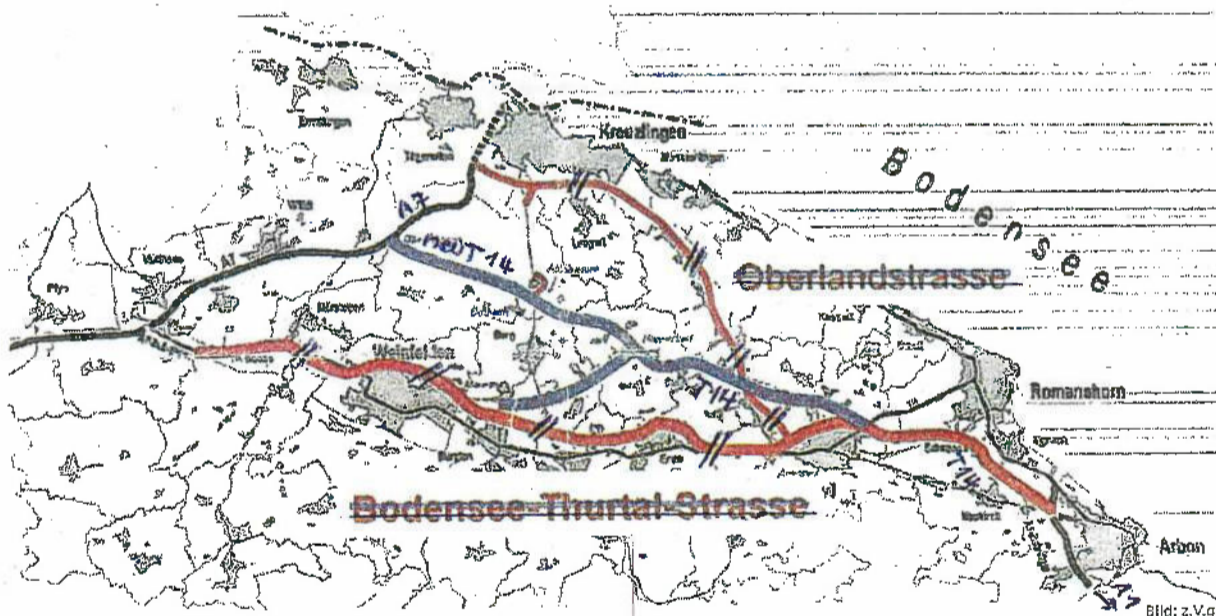
Die geplante Oberlandstrasse (OLS) und die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) erhalten Konkurrenz

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Revision der kantonalen Raumplanung haben zwei Thurgauer eine Alternative zur T14 und der Oberlandstrasse eingegeben.

Einer der beiden Initianten, Hansruedi Schoop aus Amriswil, stellt klar: «Wir sind überzeugte Befürworter einer Schnellstrasse durch den Thurgau. Doch das, was der Staat hier vorschlägt, ruft nach einer Alternative». Der ehemalige Bischofszeller Stadtmann hat zusammen mit Kurt Helg, dem neugewählten Salmsacher Gemeindeammann, eine alternative Route zur Thurgauer Schnellstrasse eingegeben.

Der goldene Mittelweg

«Wir möchten die vom Kanton vorgeschlagene BTS und OLS zu einer einzigen Schnellstrasse bündeln. Sie würde ab Amriswil über Birwinken-Dotnacht nach Engwilen führen und in die



Anstelle zweier Schnellstrassen wollen die beiden Initianten eine Verbindung durch die Mitte.

A7 münden», sagt Schoop. Kurt Helg sieht beim offiziellen Projekt verschiedene Nachteile. So fragt er sich, warum gleich zwei Hoch-

leistungsstrassen durch den Kanton Thurgau führen müssen und so zusätzliches Kulturland verbauen. «Wir setzen uns darum

für den goldenen Mittelweg ein», so der Salmsacher Gemeindeammann.

Fortsetzung auf Seite 3

«Gucha» ein feuriges Balkan-Musical

Arbon- Der Film «Gucha», den das Kultur Cinema Arbon am kommenden Freitag, den 27. Februar

ab 20.30 Uhr zeigt, ist eine entzückende, leichte Liebesgeschichte: Nie langweilig, kaum kitschig, aber lebendig



bis zur letzten Minute. Dazu voller feiner Balkan-Musik, zumal Blasmusik, lyrisch bis feurig. Im Zentrum des Films steht, wie es der Titel bereits vermuten lässt, das legendäre Blasmusikfestival in Gucha. Jedes Jahr pilgern rund eine halbe Million Menschen in die serbische Provinz, um ein Musikfestival der anderen Art zu geniessen. «Gucha» verspricht mit seiner gelungenen musikalischen Untermalung unglaublich viel Charme und zeichnet ein Bild Serbiens voller Lokalkolorit und Freude.

Wichtige Integrationsarbeit geleistet

Romanshorn- Letzten Freitag lud der albanische Kulturverein Romanshorn zur Feier des Jahrestages des Kosovo ein. Der Verein organisiert Unterricht in albanischer Sprache und pflegt die albanischen Volkstänze, Trachten und Lieder. Insbesondere kann er viele Kinder für diese begeistern. Eine Delegation der Romanshorer Schulen besuchte den Anlass und war begeistert, mit welchem Engagement die Kinder die Folkloretänze ihrer Heimat aufführten. Für die viele Freiwilligenarbeit, die der Vorstand des albanischen Kulturvereins leistet, möchte sich die Schuldelegation bedanken.

Pausenkaffee

Sulgen- Am nächsten Freitag, 6. März und am Samstag, 7. März, finden wie jedes Jahr die Schulbesuchstage der Primarschule Sulgen statt. Während den Pausen betreibt der Verein Spielgruppe Sulgen erneut eine Kaffeestube für die Eltern. Diese wird nicht nur im Schulhaus Oberdorf, sondern auch im Schulhaus Auholz angeboten. Bei Kaffee, Gipfeli und Kuchen besteht die Möglichkeit für anregende Gespräche zwischen den Eltern. Die Betreuerinnen der Spielgruppe Sulgen freuen sich über zahlreiche Gäste.

«Respektvoll, gewaltfrei, fair»

Projektwoche der Erlen Kindergärten

75 Kinder genossen bei Spiel und Spass eine vielfältige, gemeinsame Woche an der Schule Erlen. Neues entdecken, Freundschaften schliessen und Spass haben stand dabei im Vordergrund.

pd- Im Areal der Schulanlage in Erlen war in der Woche vom 9. bis 13. Februar ungewöhnlich viel Betrieb. 75 Kinder der Kindergärten Kummertshausen hatten sich im

Mehrzwecksaal versammelt. Unter dem Motto: «Respektvoll, gewaltfrei, fair», dem Jahresthema der Schule Erlen, haben sie diese Woche zusammen verbracht. In der Projektwoche wurde unter anderem ein Monsterberg gestaltet, gespielt, gesungen und gemalt. Am Dienstag standen die Gefühle im Mittelpunkt. Ob beim Szenenspiel und erleben von Konfliktsituationen, beim Zeichnen verschiedener Gefühle oder Körpererfahrungen, die Kinder waren mit Begeisterung

bei der Sache. Stolz präsentierten die Kinder am Freitagmorgen ihren Eltern und weiteren Interessierten ihre Kunstwerke und die einstudierten Lieder. Die Diashow zeigte eindrücklich die Vielfalt dieser Sonderwoche. Am Schluss waren sich alle einig: So eine Woche sollte wieder einmal stattfinden. Im Saal und im Flur ist wieder Ruhe eingekehrt, bis es wieder einmal heisst: «Was machen denn all diese vielen Kindergartenkinder hier?»

Fortsetzung von Seite 1

Angst vor dem Handorgel-Effekt

Die beiden Initianten sind nicht allein: «Die Geschlossenheit der Befürworter hat Risse erhalten und bröckelt», sagt Schoop. Ein klarer Befürworter der von Schoop und Helg eingegebenen Variante ist auch Jürg Schumacher, Gemeindeammann von Märstetten. Er sieht in der alternativen Route viele Vorteile für den Oberthurgau: «Märstetten ist schon gut am Verkehr angebunden, ebenso wie Weinfelden – die Gemeinden im Oberthurgau würden von dieser Variante jedoch sehr profitieren». Die alternative Route setzt im Gegensatz zur Variante vom Kanton auf möglichst wenige Ein- und Ausfahrten. «Wenn beinahe jede Gemeinde einen eigenen Anschluss bekommt, stellt sich der befürchtete 'Handorgel-Effekt' ein – Lastwagen brauchen mehr Zeit um das gewünschte Tempo zu erreichen und behindern damit den Verkehr», so Jürg Schumacher. Mit einem Minimum an Ein- und Ausfahrten sowie mit der im besten Fall vierspurigen Strasse könne dieser Effekt verhindert werden.

Unverhältnismässigkeit in Weinfelden

Ein weiterer Kritikpunkt an der geplanten Strasse ist der Abschnitt in Weinfelden. «Dort würde ein Kilometer Schnellstrasse 100 Millionen Franken verschlingen – eine absolute Unverhältnismässigkeit», erklärt Kurt Helg. Das Hauptargument der grundsätzlichen Gegner einer Schnellstrasse durch den Thurgau sei der Landverbrauch, meint Schumacher. «Denen würde entgegenkommen, dass unsere Variante viel weniger Kulturland benötigen würde, als die Variante vom Kanton». Mit der alternativen Route soll der Plan vom Kanton nicht völlig über den Haufen geworfen werden, sagt der Amriswiler Schoop. «Raumplanerische Vorgaben sollen auch bei unserem Vorschlag erfüllt sein».

Amriswil als Nadelöhr?

Der Salmsacher Gemeindeammann Helg kritisiert die Stadt Amriswil.



Hansruedi Schoop, Jürg Schumacher und Kurt Helg. (v.l.n.r.)

Die geplante tiefergelegte Umfahrungsstrasse bringe etliche Probleme – die Bauabstandvorgaben etwa würden das ganze Projekt verteuern. «Ausserdem haben die Verantwortlichen von der Schweizerischen Raumplanung noch nichts gelernt: Die Stadt Amriswil droht verkehrstechnisch ein Nadelöhr zu werden, ähnlich wie die Stadt St. Gallen heute – vor allem, wenn die Strasse nur zweispurig gebaut wird».

«Vor- und Nachteile abwägen»

Die Initianten sind sich bewusst, dass die Verkehrskommission in die vom Kanton erarbeitete Vorlage viel Zeit gesteckt hat. Trotzdem

Statement von Regierungsrat Dr. Jakob Stark:

Im Rahmen der Input-Veranstaltungen wurden zahlreiche alternative Linienführungen betreffend Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) und Oberlandstrasse (OLS) genannt. Ebenfalls werden zahlreiche schriftliche Vorschläge im Rahmen der Bekanntmachung des kantonalen Richtplans erwartet, die bis Ende Februar dauert. Alle Vorschläge werden in den folgenden Monaten analysiert und diskutiert, wozu fallweise auch Ingenieurstudien in Auftrag gegeben werden. Danach fällt der Regierungsrat die definitiven Entscheide für den Richtplan, der im Sommer dem Grossen Rat zur Genehmigung unterbreitet wird. Wichtig ist es insgesamt, dass verschiedene Städte und Dörfer vom Durchgangsverkehr ent-

wünschen sich Hansruedi Schoop und Kurt Helg, dass ihr Vorschlag unter Beizug ausgewiesener Fachleute einer fairen Prüfung unterzogen wird. «Wir sind der Meinung, dass auch unsere Variante als Alternative im Richtplan vermerkt werden sollte. Man würde so die Möglichkeit schaffen, in aller Ruhe die Vor- und Nachteile zwischen ihr und der BTS/OLS abzuwägen, wie auch die Subventionsfragen einlässlich zu klären», präzisiert Hansruedi Schoop. Aufgrund der Fakten soll dann entschieden werden, auf welche Variante man sich in Zukunft konzentriert.

Benjamin Gahlinger

Ihre Meinung?

Was denken Sie über die Bodensee-Thurtal- und die Oberlandstrasse? Sind die geplanten Schnellstrassen sinnvoll? Und was denken Sie über den Alternativen Vorschlag von Hansruedi Schoop und Kurt Helg? Schreiben Sie uns Ihre Meinung an:

redaktion@obna.ch.

lastet werden können und dass der Verkehrsfluss für den Durchgangsverkehr verbessert werden kann. Neue Strassen müssen mit der Raum- und Richtplanung in Einklang stehen und sollen für die betroffenen Regionen in allen Bereichen eine Entwicklungschance darstellen. Sie dienen somit vor allem dem lokalen und regionalen Transitverkehr. Insbesondere sind auch die Erhaltung intakter Landschaften, die Bewahrung und Förderung der hohen Lebensqualität im Thurgau sowie gute Rahmenbedingungen für Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsbetriebe (Arbeitsplätze im Thurgau) anzustreben.

Jakob Stark, Regierungsrat, Chef Departement für Bau und Umwelt

Weitere Zunahme erwartet

530 Stellensuchende mehr als im Vorjahr

Edgar Georg Sidamgrotzki, Chef des Amtes für Wirtschaft und Arbeit im Kanton Thurgau, gibt Auskunft über die momentane Lage auf dem Arbeitsmarkt im Kanton Thurgau.



Bild: z.v.

Edgar Georg Sidamgrotzki.

Wie sieht die momentane Situation mit den Stellensuchenden aus: Gibt es eine Steigerung gegenüber letztem Jahr, oder sind die Zahlen in etwa gleich geblieben?

Ja, die gibt es leider. Wir haben gegenüber dem Vorjahr etwa 530 Stellensuchende mehr im Kanton Thurgau. Die Zahlen nehmen sicher auch in den nächsten Monaten noch zu.

Merken sie eine Zunahme an Stellensuchenden, seitdem die «Wirtschaftskrise» auch in Thurgau ausgebrochen ist?»

Die oben erwähnte Steigerung ist natürlich in einem gewissen Grad auch saisonal bedingt. Wir schätzen das auf zirka 40 Prozent der Zunahme. Der Rest ist eine Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise.

Mussten Sie schon zusätzliche Leute einstellen, um die Betreuung der Stellensuchenden sicher zu stellen?

Die steigenden Stellensuchenden Zahlen lassen sich natürlich nur mit einer höheren Personaldotation auffangen. Wir wollen ja einen guten Service bieten. Leider geht die Aufstockung jedoch nicht so rasch von statten, wie die Zahlen es verlangen würden, wobei wir bei guter Konjunkturlage ebenfalls antizyklisch wieder Personal reduzieren.

Rechnen Sie in der nahen Zukunft noch mit einer weiteren Zunahme der Arbeitslosigkeit, aus welchen Gründen?

Wir rechnen noch mit einer deutlichen Zunahme in der zweiten Jahreshälfte.

Welche Bereiche in der Wirtschaft sind am meisten betroffen, in welche im Moment noch weniger?

Ein solcher Konjunkturreinbruch geht «klassisch» immer von der Exportwirtschaft aus. Deshalb sind exportabhängige Betriebe und ihre Zulieferer als erstes betroffen. Erst später kommen die nachgelagerten Unternehmen des 2. und 3. Sektors dazu, da diese wiederum stark von den Aufträgen der Industrien abhängig sind.

Wie stehen die Chancen in der momentanen Situation, wieder eine Festanstellung zu finden, was für eine Ausbildung ist am hilfreichsten möglichst schnell wieder eine Anstellung zu finden?

Gut ausgebildete Berufslleute haben auch in schlechteren Zeiten eine gute Chance wieder eine Stelle zu finden. Und es gibt ja immer noch eine grosse Zahl gut laufender Unternehmen, die Fachkräftemangel haben. Wichtig für eine rasche Wiedereingliederung ist auch die persönliche Einstellung und eine positive Persönlichkeit ohne Defizite im Umgang und Verhalten sowie gute sprachliche Kenntnisse.

Interview: Lutz Eigenmann



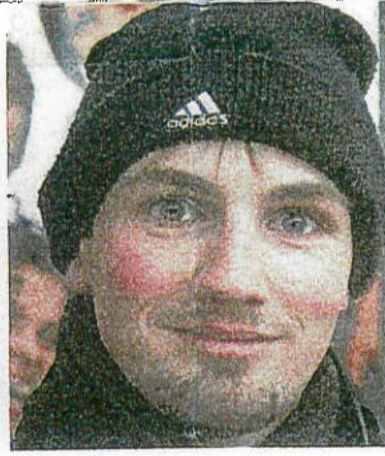
Patrik Raschle, Rorschach

Da ich aus beruflichen Gründen häufig nach Kreuzlingen muss, fände ich eine Schnellstrasse praktisch. Wenn man zum Beispiel einen Traktor vor sich hat, braucht man für die Strecke ewig. Allerdings gefällt mir der Alternativvorschlag besser, vor allem, wenn er günstiger und auch umweltschonender ist.



Franzisca Bertschinger, Amriswil

Für mich ist eine Schnellstrasse ganz klar notwendig. Es hat einfach zu viel Verkehr. Ich wohne an der Hauptstrasse. Wenn ich links abbiegen muss, um nach Hause zu kommen, warte ich gut und gerne bis 20 bis 30 Autos vorbeigefahren sind, bis ich dann endlich einmal eine Lücke ausnutzen kann oder mich jemand durchlässt.



Richard Bossert, Amriswil

Da ich selbst nicht Auto fahre und mich auch der Lärm, den sie verursachen nicht stört, würde sich für mich nicht wirklich etwas ändern. Der Natur wegen bin ich aber eher gegen das Bauen einer Schnellstrasse. Ich finde es nicht gut, dass immer mehr zugebaut wird. Die Natur sollte auch überleben können.



Peter Ruchti, Amriswil

Ich finde es schlecht von der Regierung, dass sie die Sache mit der Schnellstrasse jetzt doch durchziehen möchte, obwohl das Volk vor ein paar Jahren nein gesagt hat. Eigentlich bin ich gegen neue Strassen. Die Alternative sieht nicht schlecht aus. Allerdings möchte ich zuerst wissen, was dabei an Natur kaputt gehen würde.

Für Sie waren unterwegs: Flavio Razzino und Michelle Kaufmann



Carmen Fehr, Amriswil

Ich finde, es braucht eine Schnellstrasse. Ich mache andauernd sinnlose Kilometer, weil ich durch Dörfer fahren muss. Für mich wäre die geplante Strasse von der Regierung praktischer. Wenn die andere aber billiger und umweltschonender ist, dann bin ich klar für die. Hauptsache es wird überhaupt eine gebaut.

Gegen BTS/OLS – für eine sinnvolle Erschliessung des Oberthurgaus

Amriswil, 15. Dezember 2015

Argumente

- HS ist für eine vernünftige und sinnvolle Strassenerschliessung des Kantons, er ist jedoch nicht bereit, Land für eine trotz jahrelanger Planung unausgereifte und zu wenig durchdachte Lösung zur Verfügung stellen. Er setzt sich deshalb weiterhin für eine verhältnismässige und bessere Lösung ein.
- Der Oberthurgau gilt als wirtschaftlich gefährdete Region, die einer Anbindung an das schweizerische und nachbarstaatliche Verkehrsnetz bedarf. Die N1 hat den Thurgau Süd und die N13 das St. Galler Rheintal erstarken lassen.
- Frauenfeld und Kreuzlingen sind durch die vierspurige Autobahn bereits bestens erschlossen. Der Oberthurgau mit den Städten Arbon, Amriswil und Romanshorn verdient den gleichen Standard.
- In der östlichen Kantonshälfte fehlt eine leistungsfähige Bundesstrasse zwischen N1 und N7 in nord/südlicher Richtung. (N13 oder T13 hätten diesen Anspruch erfüllt.)
- Es gilt deshalb eine Bundesstrasse von der N1 ab Meggenhus-Tübach bis Kreuzlingen Süd zu den brachliegenden Reserven auf der N7 nach Frauenfeld sowie den Anschluss in den Raum Kreuzlingen-Konstanz/Stuttgart zu planen.
- Mit einem in sich geschlossenen thurgauischen Autostrassendreieck könnten zudem auch die Engpässe im Raum Bürglen-Weinfeldern vermindert werden.
- Deshalb die Forderung, dass man eine mehrspurige Strasse für den dichter besiedelten Oberthurgau (Arbon, Amriswil, Romanshorn) anstrebt. Dies könnte im Sinne einer Minimalforderung durch die Planung der ersten vierspurigen Ausbaustrecke (Arbon-Amriswil-Oberaach) erreicht werden.
- Die beiden geplanten zweispurigen Strassen BTS/OLS können die zukünftigen Verkehrsprobleme mangels Kapazität mittel- bis langfristig nicht lösen.
- Auf der nur zweispurig vorgesehenen Fortsetzung Richtung Arbon zur N1 wird ein möglichst stockungs- und staufreier Verkehrsfluss nicht gewährleistet werden können.
- Es besteht die Gefahr, dass für wesentlich mehr als 1 Mrd. die seit Jahrzehnten lästige Staustrecke von Kreuzlingen bis Arbon lediglich um rund 9 km weiter westlich in den Thurgau verlegt wird. Andererseits ist die N7 nicht ausgelastet, trotzdem plant man in einer Distanz von ca. 4,5 km einen Tunnel durch den Ottoberg für schätzungsweise 400 Mio.
- Es muss die Chance geschaffen werden, eine leistungsfähige, mehrspurige Bundesstrasse zu planen. Wird nur zweispurig geplant, ist es im Bedarfsfall später praktisch ausgeschlossen, noch mehrspurig zu bauen.

Claudia + Rolf Schulthess
Underdorfweg 1
8580 Biessenhofen

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Biessenhofen, 5. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich (wir bedanken uns) für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin (wir sind) einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

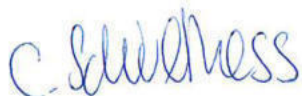
Der Netzbeschluss von 2012

- «Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.» Und: «Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.» Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

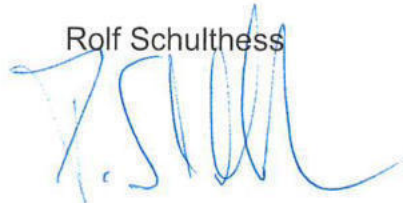
- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Claudia Schulthess



Rolf Schulthess



Jörg und Monika Sinniger-Arnet
Bächenstrasse 21, 8274 Tägerwilen

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Tägerwilen, 8. März 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich (wir bedanken uns) für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin (wir sind) einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit

Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012


- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen



Jörg Sinniger



Monika Sinniger

Elio u. Monika Soccal-Alpiger

Opfershofenstrasse 13

8567 Mauren

Vernehmlassung

zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027,

zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen,

zum Verpflichtungskredit und

zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

netzplanung@astra.admin.ch

Mauren, 27.03.22

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des

Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äusseren wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschritte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamt-schweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Elio u. Monika Soccac-Alpiger

Simon Solenthaler
Traubenquartier 8
8586 Erlen

Vernehmlassung

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

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Erlen 20. Februar 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Stellungnahme und Haltung zur **Bodensee-Thurtal-Strasse** .
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, bzw jene, die dringlich sind (Engpässe, 30 230 Stautunden 2019)
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten 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 umweltpolitischen 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.

- 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. 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 örtlichen Umfahrungen oder Schallschutzmassnahmen.

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 der über weite Strecken Tempo 100 vorgesehen ist – was ja wiederum eine höhere Lärmbelastung zur Folge hätte.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse) ist die Verkehrssicherheit. Die BTS ist als zweispurige, nicht richtungsgetrennte Strasse, grossenteils mit Tempo 100 vorgesehen. Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" hat sich nicht bewährt. Nicht die Unfall-Häufigkeit ist das Problem; es geht um die

Unfallschwere. Und dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

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 Schildbürgerstreich, 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 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.

Mit freundlichen Grüssen

Simon Solenthaler

Claudia Stahel
Sportlerweg 4
8360 Eschlikon

UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Eschlikon, 9. April 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

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit

Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Freundliche Grüsse



Claudia Stahel



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

Hans Steffen
Mühlestrasse 16
8487 Rämismühle

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

1. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur getröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Hans Steffen
e. Nationalrat (1985-99)



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

per E-mail: netzplanung@astra.admin.ch

GS / UVEK
- 7. APR. 2022
Nr.

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

xxxxxxx, den (Datum noch offen)

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?
JA
2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?
JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?
JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur getröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse


Absender

Edith Telli
Tannenrainstr. 19
8620 Wetzikon

Angela u. Bruno Teufer
Schmiedgasse 32
8253 Diessenhofen

Eingang BAFU
Registratur Amt

21. März 2022

Vernehmlassung

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

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Diessenhofen, 16.03.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere äusseren wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.
- 1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.
- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.
- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.
- Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.
- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungs-getrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.
- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Teuffer
Bruno Teuffer

Elisabeth Tschiemer Faude, Sternengarten 6, 8574 Lengwil-Oberhofen / TG

Vernehmlassung

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

An das
Eidgenössischen Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK,
Bundesamt für Strassen ASTRA

netzplanung@astra.admin.ch

Lengwil, 10. März 2022 (per E-Mail)

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehme ich die Möglichkeit wahr, mich während der Vernehmlassungsfrist zu den Strassenbauvorlagen zu äussern.

Mit dem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden.

Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. *Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?*

Ja. Mit den Kriterien, nach denen die Projekte beurteilt und in die Ausbauschritte aufgenommen oder verworfen werden, bin ich einverstanden.

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

2. *Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?*

Ja, der ausgewiesene Betrag ist nachvollziehbar. Die Kosten für Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes sind zwar hoch, aber schlecht unterhaltene

Strassen bergen Sicherheitsrisiken und die Kosten für einen vernachlässigten Unterhalt samt Kollateralschäden in Form von nicht geplanten Strassenunterbrechungen würden höher ausfallen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. *Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?*

Die Projekte werden nach einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. *Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?*

Diese erscheinen mir zum derzeitigen Zeitpunkt realistisch und umsetzbar.

Weitere Bemerkungen

5. *Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?*

Dass die Bodensee-Thurtal-Strasse BTS nicht aufgenommen wird, habe ich mit grosser Erleichterung zur Kenntnis genommen. Ein kluger und zeitgemässer Entscheid!

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

– Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1,6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1,6 Milliarden für eine durchgehende, umweltbeeinträchtigende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10'000–12'500 (Egnach–Amriswil und Amriswil–Sulgen) und 15'000–17'500 (Sulgen–Weinfelden) stellt einen verantwortungslosen Umgang mit finanziellen Ressourcen dar.

– Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz zeigt, dass die drängenden Probleme im nicht im Thurgau liegen. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse von Tiefbaulobby und ihrnahestehenden Politikern.

– 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 für den motorisierten Individualverkehr werden falsche Signale/Anreize geschaffen und zusätzlicher Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur und Zürich Nord geführt.

– Potenzial des öV; Konkurrenzierung des öV.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur–Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur–Romanshorn 80 Züge. «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.» (*Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011*)

– Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit hoher Strassenlärmbelastung. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten jetzt und ohne Wenn und Aber durch entsprechende, kostengünstigere Massnahmen angegangen werden (u.a. lärmarme Strassenbeläge, Schutzwälle, Geschwindkeitsbegrenzungen ...).

Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Co-Working-Spaces, Videokonferenzen.

Dass es Befürworter für eine Schnellstrasse gibt, die mit dem Lärmschutz argumentieren ist mehr als merkwürdig: Denn eine Schnellstrasse, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde, erhöht den Lärmpegel markant und verlagert Lärm auf bisher ruhige Abschnitte.

– Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse «zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100» – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

– Einsichten seit dem Netzbeschluss von 2012:

«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.»

Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS.

Nun, 2022, nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser:

Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins Strategische Entwicklungsprogramm nicht stand.

– Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, viele regionale Gruppierungen, und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS) und präsentierten konstruktive Vorschläge zur Verbesserung des Individualverkehrs auf dieser Strecke: kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar. Das kann nun in Angriff genommen werden. Danke.

Mit freundlichen Grüssen

Elisabeth Tschiemer Faude



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Hans-Peter Ullmann
Laupenstrasse 45
8636 Wald ZH

GS / UVEK
14. APR. 2022
Nr.

per Briefpost an:

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wald, 7. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, denn: **Bevor die Lücke in der Oberlandautobahn zwischen Uster und Betzholz nicht geschlossen ist, dürfen im Grossraum Zürich die Kapazitäten nicht zusätzliche ausgebaut werden. Deshalb muss die Oberlandautobahn in den nächsten Ausbauschritt vorgezogen werden!**

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz** in den STEP ist zu begrüßen!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die **Schliessung der Lücke Uster-Betzholz (N15) gehört hier auch hinein**. Das erneute Verschieben in eine "fernere Zukunft" wäre demgegenüber für das ganz Zürcher Oberland fatal. Die hiesigen Verkehrsprobleme sind enorm.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzung und Begründung:


Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur getröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter dem Verkehr.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz sind erfreulich. Sie nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur.

Ausserdem ist die Aufnahme der Zürcher Oberlandautobahn in den STEP im Erläuternden Bericht dermassen gut begründet, dass das Projekt ohne Verzug angegangen werden muss.

Besten Dank dafür, dass Sie das Problem angehen.

Mit freundliche Grüssen



Hans-Peter Ullmann



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

Van Veen, Jan-Willem, Wald ZH

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Wald ZH den, 11.04.2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen (blau):

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur getröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Jan-Willem van Veen

Wald ZH

Isabelle Vonlanthen-Specker
Kantonsrätin GRÜNE TG
Lohstrasse 6
8362 Balterswil

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Balterswil, 16.04.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich bedanke mich für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Gerne aber äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetreunt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»*
Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen



Isabelle Vonlanthen-Specker



Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassen- sennetz

Absender:

Jörg Weber

Bau Ing. HTL/ETS

Tannistrasse 8

8614 Sulzbach

Frau Bundesrätin

Simonetta Sommaruga

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Postfach 252

3011 Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen: [\(Blau\)](#)

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ja.

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

Vor Kapazitätserweiterungen muss die Schliessung Lücken im Nationalstrassen-
sennetz prioritär geplant und im Realisierungshorizont vorgezogen werden.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für den Betrieb und den Unter- halt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

3. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Nicht in allen Teilen. Es fehlen die Mittel für Projekte, die für die planerische Weiter-
bearbeitung der noch nicht im Ausbauschnitt 2023 enthalten Projekte notwendig sind.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Ja. Der längst überfällige Lückenschluss der A15 ist enthalten. Somit können die untragbaren Verkehrsverhältnisse durch stark bewohntes Siedlungsgebiet beseitigt werden.

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung dieser Lücke sollte wenn immer möglich im Ausbauschnitt 2023 Aufnahme finden. Spätestens jedoch in den nächsten von 2027 mit hoher Realisierungspriorität!

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Gemäss Sachplan Strasse des Bundes bildet die Zürcher Oberlandstrasse (N15) eine wichtige und redundante Verbindung zwischen dem Anschluss Brütisellen und dem Anschluss Schmerikon.

Trotz intensiver Bemühungen ist es in den letzten fünfzig Jahren nicht gelungen, die Lücke der Oberlandstrasse zur Entlastung des Siedlungs- und Naherholungsgebietes Zürcher Oberland zu schliessen.

Durch die starke Verkehrszunahme der letzten Jahre leiden die Einwohnerinnen und Einwohner entlang der Ortsdurchfahrten unter Verkehr, Lärm- und unzumutbaren Stauverhältnissen.

Eine umfassende Beurteilung des Vorhabens im Rahmen des durch den Kanton Zürich erarbeiteten Ausführungsprojektes im Jahre 2009 hat sowohl bei der Kosten-Nutzen sowie der Kosten-Wirksamkeit Analyse eine klare Wirtschaftlichkeit des Projektes aufgezeigt.

Die vorgesehene Lückenschliessung ist Teil eine funktionsfähigen Nationalstrassennetzes in den Agglomerationen rund um das Zürcher Oberland und unterstützt somit die Bestrebungen des Bundes zur Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen.

Es ist deshalb zwingend notwendig, dass der Zeitplan nochmals überarbeitet und das Projekt einem früheren Realisierungshorizont zuzuweisen wird.

As ehemaliger Projektleiter in diesem Projekt Lückenschliessung Oberland-Autobahn, bei der Baudirektion des Kantons Zürich, ist es mir ein wichtiges Anliegen, dass eine rasche Lösung für dieses Problem gefunden werden kann.

Ich danke Ihnen für die Kenntnisnahme meiner Ausführungen

Mit freundlichem Gruss

Jörg Weber

Ruedi und Regula Wendel
Weingartenstrasse 12
8372 Wiezikon

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Wiezikon, 28. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, uns an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes sind wir einverstanden. Gerne aber äusseren wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?
- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden - also jetzt schon mehr als das Doppelte! Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

Die Verkehrszahlen halten keinem einzigen Vergleich stand: 1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden) ist völlig absurd. Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist in keiner Weise gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die

Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

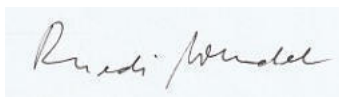
- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt, Beispiel N 4 (Winterthur - Andelfingen - Schaffhausen). Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen



Ruedi Wendel



Regula Wendel



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

Hans Wieler, Malermeister, Pfannenstielstrasse 6, 8132 Egg
per E-Mail an: netzplanung@astra.admin.ch

Frau Bundesrätin
Simonetta Sommaruga
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Postfach 252
3011 Bern

Egg, 1. April 2022

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Nachfolgend meine Antworten und Ausführungen zu Ihren Fragen:

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

JA

2. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

JA, und zwar: Bevor im Grossraum Zürich an Autobahnen irgendwelche Kapazitäten ausgebaut werden, **muss die Lücke in der Oberlandautobahn geschlossen werden**, ansonsten durch unsere Dörfer nur noch mehr Verkehr zu erwarten ist.

**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?

JA

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

JA. Ich begrüsse insbesondere die Aufnahme des **Lückenschluss in der N15 zwischen Uster und Betzholz**. Das bestehende Verkehrsproblem im Zürcher Oberland ist im Erläuternden Bericht überzeugend dargelegt. Dieser Lückenschluss ist überfällig!

5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Die Schliessung der **Lücke in der N15 gehört hier ebenfalls dazu**. Nötig ist deren Aufnahme in den aktuellen Ausbauschnitt oder dann spätestens in den nächstfolgenden von 2027. Am Wichtigsten ist vor allem aber die **rasche Umsetzung** des Projekts.

Weitere Bemerkungen

6. Ergänzende Begründungen:

Der Kanton Zürich hat es 50 Jahre lang nicht geschafft, die Lücke in der A53 zu schliessen. Das Zürcher Oberland wurde immer nur getröstet. Die Einwohnerinnen und Einwohner in unseren Gemeinden und Städten leiden unter Verkehr, Lärm und Staus. Genauso auch die Velofahrer, die Fussgänger und der ÖV.

Die heutigen Vorschläge für die Strecke zwischen Wetzikon und Betzholz nehmen grosse Rücksicht auf Moorlandschaft und Natur. Das freut mich, genauso aber auch die Aussicht, dass sich die Verkehrssituation endlich bessern könnte. Es ist höchste Zeit.

Besten Dank für das Lösen des Problems.

Freundliche Grüsse

Hans Wieler

Benjamin Stricker Zirfass
MSc UZH Geographie SIA
Präsident IG Velo Frauenfeld
Finkenweg 11
8500 Frauenfeld

Vernehmlassung

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

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Frauenfeld, 30. April 2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit zur Teilnahme an dieser Vernehmlassung – mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den zurückhaltenden aber bedarfsgerechten Ausbau des Nationalstrassennetzes bin ich einverstanden. Nachfolgend äussere ich mich zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS» (vollständige Neutrassierung der N23).

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Ich bin einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ja, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Einteilung der Projekte in die verschiedenen Realisierungshorizonte ist nachvollziehbar und die angewendeten Kriterien erachte ich als objektiv. Auf sachfremde Kriterien, wie zum Beispiel eine ausgeglichene regionale Verteilung, wird zurecht verzichtet.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien, die klar gegen die Realisierung einer BTS sprechen:

Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Anlässlich des vom Volk 2012 knapp angenommenen Netzbeschlusses wurde kommuniziert, dass die BTS 800 Millionen kostet. Gemäss neuen Berechnungen betragen die Kosten bereits mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd. Schweizer Franken für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen zwischen 10'000 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 17'500 (Sulgen-Weinfelden): Dies rechtfertigt nicht den Neubau von 33 km Strasse. Dass das ermittelte Kosten-Nutzen-Verhältnis schlecht ist, ist klar und nachvollziehbar.

Unverhältnismässige Lösung

Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Einzelne Ortsdurchfahrten weisen sehr hohe Verkehrszahlen und entsprechende Probleme auf (z.B. Bürglen). Der «Ansatz BTS» mit einem Neubau von 33 km Strassen ist als Ansatz zur Behebung lokaler Engpässe aber in keiner Weise verhältnismässig.

Nicht zeitgemäss

Im Thurgau wird seit mehr als 30 Jahren an Schnellstrassen geplant (vgl. Projekte T13, T14), die BTS ist (zusammen mit der Oberlandstrasse Kreuzlingen - Amriswil) eine Fortsetzung dieser langen Planungsgeschichte. Leider scheint seit in den letzten Jahren versäumt worden zu sein, anlässlich eines «Marschhaltes» zu prüfen, ob die geplante Massnahme noch ein zeitgemässer Ansatz zur Lösung der Probleme ist.

Ich bin deshalb erleichtert, dass dieser Marschhalt nun in Form einer Beurteilung des Bundesamtes für Strassen erfolgt ist und begrüsse die Stossrichtung des Bundes, wirksamere Lösungen – insbesondere in Form lokaler Umfahrungen ins Auge zu fassen – als Steuerzahler und Firmeninhaber erwarte ich dies auch mit Blick auf eine kostenwirksame Verwendung des Steuerfrankens.

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 N23 und der damit erhofften Reisezeitverkürzung im MIV würde zusätzlich Verkehr in die staugefährdeten Abschnitte Umfahrung Winterthur und Zürich Nord geführt.

Konkurrenzierung des öV

Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. Gemäss Gesamtverkehrskonzept Thurgau (April 2011) erhöht «die BTS 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.» Ein Strassenprojekt mit solchen Vorzeichen, welches dem Nachhaltigkeitsanspruch und dem Verlagerungsziel hin zum öffentlichen Verkehr in Konzepten des Kantons und des Bundes derart diametral widerspricht, hat in einem STEP nichts verloren.

Nicht nachhaltig bezüglich tangierter Umweltbereiche

Der Neubau von 33 km neuer Strasse bringt aussergewöhnliche Auswirkungen auf die Mensch und Umwelt mit sich. Allein die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen, die Zerstörung vieler schützenswerter Lebensräume gemäss NHG oder die Zerschneidung der Landschaft sind bei einem Projekt dieser Grössenordnung, welches grösstenteils «auf die grüne Wiese gebaut wird» nach Thurgauer Massstab gewaltig.

Risiko für kantonales Kontingent an Fruchtfolgeflächen (FFF)

Das Projekt BTS beansprucht (zusammen mit dem Projekt OLS, welches mit der BTS als kantonales Projekt ebenfalls beansprucht würde) rund 70 Hektaren kompensationspflichtiger Fruchtfolgeflächen. Dies entspricht mehr als 10 % der kantonalen Reserve an FFF (Das Thurgauer Kontingent beträgt 30'000 ha FFF, derzeit weist das kantonale Inventar rund 30'600 ha FFF aus). Allerdings basiert das kantonale FFF-Inventar nicht auf einer verlässlichen Datenbasis. Es ist nicht ausgeschlossen, dass der Thurgau nach Bereinigung des FFF-Inventars sein Kontingent nicht mehr erfüllen kann.

Mit diesem Risiko ein derart flächenintensives Projekt zu bewilligen, wäre fahrlässig (auch mit Blick auf andere kantonale Projekte, welche ebenfalls Dutzende Hektaren FFF beanspruchen werden; siehe Entwicklungsschwerpunkt Wil West oder das Revitalisierungsprojekt Thur).

Lärm- und Luftbelastung:

Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office oder Videokonferenz.

Eine Schnellstrasse, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde, erhöht die generelle Lärmbelastung (und senkt diese nicht). Grosse Thurgauer Gebiete, welche derzeit ruhig sind, würden neu mit Lärm belastet.

Sicherheit:

Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse «zweispurig, nicht richtungsgrenzt, Tempo 100» – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Frontale Kollisionen mit Tempo 100 sind gravierend. Ich werte dies auch als weiteres Zeichen dafür, dass das Projekt BTS keine zeitgemässe Lösung ist – ein derartiges Projekt ist keine ausgereifte Lösung (unabhängig vom Projektierungsstand) und gehört auf *keinen* Fall in einen STEP.

Widerspruch mit Netzbeschluss von 2012

«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.» Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Beste Grüsse

Benjamin Stricker Zirfass

Christine und Peter Zürcher
Wielsteinstrasse 44
8500 Frauenfeld

Vernehmlassung

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

Eidgen. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
netzplanung@astra.admin.ch

Frauenfeld, den 20.03.2022

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, sich an dieser Vernehmlassung beteiligen zu können. Mit Ihrem Konzept für den Unterhalt und den Ausbau des Nationalstrassennetzes sind wir einverstanden. Gerne aber äussern wir uns zum Thurgauer Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse BTS»

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

1. Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?

Wir sind einverstanden. Die Kriterien, nach denen Projekte beurteilt und in die Ausbauschnitte aufgenommen werden – oder eben nicht – sind sachgerecht.

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

2. Ist der beantragte Umfang des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2024–2027 nachvollziehbar?

Ist nachvollziehbar, denn der Unterhalt und damit der Werterhalt des Nationalstrassennetzes muss oberste Priorität haben. Ein vernachlässigter Unterhalt würde später zu sehr viel höheren Kosten führen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

3. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?

Die Projekte werden nach klaren und einleuchtenden Kriterien in die verschiedenen Realisierungshorizonte eingeteilt.

4. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

- siehe Frage 3

Weitere Bemerkungen

5. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?

Bodensee-Thurtal-Strasse BTS

Die BTS gehört aufgrund der Beurteilungskriterien in keinen der Realisierungshorizonte, denn die BTS ist mit den verkehrs- und umweltpolitischen Vorgaben des Bundes nicht kompatibel. Das ASTRA hat richtig entschieden.

Es sind vor allem folgende Kriterien des ASTRA, die klar gegen den Bau der BTS sprechen:

- Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gemäss der Botschaft zum Netzbeschluss 2012 hätte die BTS 800 Millionen kosten sollen. Nach Planungskosten von 7 Millionen betragen nun die Kosten mehr als 1.6 Milliarden. Und auch dies dürfte nur ein Zwischenresultat auf dem Weg nach oben sein.

1.6 Mrd für eine durchgehende Schnellstrasse auf einer Achse mit DTV-Zahlen wie 10 000-12 500 (Egnach-Amriswil und Amriswil-Sulgen) und 15 000-17 500 (Sulgen-Weinfelden). Ein vernünftiges Kosten-Nutzenverhältnis ist nicht gegeben.

- Grösster Handlungsdruck: Ein Blick auf die DTV-Zahlen im gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz genügt, um zu erkennen, wo die Probleme liegen – sicher nicht im Thurgau. Auch in den Staumeldungen von Radio DRS wird der Thurgau nie erwähnt. Die gewünschte BTS ist ein regionales Partikularinteresse.

- 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.: Wir haben auf dieser Strecke einen hervorragend ausgebauten öV! Winterthur – Weinfelden täglich über 140 Züge; Winterthur – Romanshorn 80 Züge. *"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."* (Gesamtverkehrskonzept Thurgau, April 2011)

- Lärm- und Luftbelastung: Ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Ein Argument der BTS-Befürworter ist die Lärmbelastung der Anwohner. Es gibt tatsächlich einzelne Siedlungsgebiete mit Strassenlärm. Die Probleme sind allerdings punktuell und könnten mit weit

kostengünstigeren Massnahmen angegangen werden. Weitere Faktoren, die zu einer Entschärfung des Problems beitragen, sind die zunehmende Elektrifizierung des Strassenverkehrs – auch im Schwerverkehr – und neue Arbeitsformen wie Homeoffice, Village-Office, Videokonferenz.

Interessant ist, dass die Befürworter mit dem Lärmschutz argumentieren – und eine Schnellstrasse fordern, auf der über weite Strecken Tempo 100 gefahren würde. was die Lärmbelastung erhöht und nicht senkt.

- Sicherheit: Ebenfalls ein Indikator der Kosten-Wirksamkeits-Analyse (und der Kosten-Nutzen-Analyse). Die Hochleistungsstrasse "zweispurig, nicht richtungsgetrennt, Tempo 100" – das ist das Konzept der BTS – hat sich nicht bewährt. Dass frontale Kollisionen mit Tempo 100 ungleich gravierender sind, ist eine physikalische Selbstverständlichkeit.

Der Netzbeschluss von 2012

- *«Finanzierung und Betrieb der rund 800 Millionen Franken teuren BTS werden aller Voraussicht nach ab 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen.»* Und: *«Es herrscht Klarheit über den Verlauf der neuen Strassen, die Kosten und die Finanzierung.»* Dies versprach die Abstimmungsbotschaft von 2012 zum Netzbeschluss BTS/OLS. Nach 10 Jahren und einer 7 Millionen teuren Planung wissen wir es besser: Verdoppelung der Kosten, zudem hält das Projekt den Kriterien für eine Übernahme ins STEP nicht stand.

- Die Thurgauer Umweltverbände, grün-linke Parteien, regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den Netzbeschluss (BTS und OLS). Dazu wurde auch ein Vorschlag ausgearbeitet, der kostengünstiger, bodensparend und besser etappierbar gewesen wäre.

Mit freundlichen Grüssen

Christine Zürcher

Peter Zürcher