

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

Kreuzlingen, 24. April 2018

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

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin,
sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss Schreiben vom 17. Januar 2018 sind nebst den Kantonen auch interessierte Kreise zur Stellungnahme zur erwähnten Vorlage eingeladen. Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, uns als Kantonalpartei zu dieser Vorlage vernehmen zu lassen. Wir bedanken uns für diese Möglichkeit.

Vor dem Hintergrund der kontrovers diskutierten Thurgauer Strassenprojekte Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) und Oberlandstrasse (OLS) hat sich unsere Partei in den vergangenen Jahren mit verkehrspolitischen Konzepten sowie deren Auswirkungen auseinandergesetzt. Wir äussern uns deshalb vor allem zu den Planungen mit Ostschweizer Bezug.

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

(Frage 1 und 2 des Fragenkatalogs)

Wir sind damit einverstanden der Funktionsfähigkeit des bestehenden Nationalstrassennetzes höchste Priorität einzuräumen.

Zu Recht wird im erläuternden Bericht auf den Seiten 60 und 61 in den Kapiteln 4.4., 4.5. und 4.6. auf die Zielkonflikte hingewiesen, welche die Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen mit sich bringen. Der Vermeidung von Problemverlagerungen, schädlichen Auswirkungen auf Umwelt und Raumordnung, sowie der direkten Konkurrenzierung des ÖV-Angebotes ist grösste Beachtung zu schenken.

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020 – 2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

Frage 3 des Katalogs:

Der Zahlungsrahmen ist aus unserer Sicht nachvollziehbar und richtig.

Grössere Vorhaben

Frage 4 und 5 des Katalogs:

Wir äussern uns nicht zu diesem Teilbereich, da wir generell zur Entwicklung des Nationalstrassennetzes Stellung nehmen und uns im Übrigen, wie eingangs erwähnt, auf Planungen beschränken, die die Ostschweiz betreffen.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

Frage 6 des Katalogs:

Wir sind mit der hier skizzierten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden.

Frage 7 des Kataloges:

Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen wurde aufgrund der Erhebung heutiger Schwachstellen und aufgrund plausibler Prognosen erarbeitet. Wir gehen davon aus, dass es somit bezüglich Umfang der Projekte vollständig ist.

Frage 8 des Kataloges:

Wir gehen davon aus, dass innerhalb der vorliegenden Liste die Aspekte priorisiert werden; dass also das erste Kriterium das wichtigste, das zweite Kriterium das zweitwichtigste usw. ist. Von untergeordneter Bedeutung müssen dementsprechend die weiteren Kriterien sein. Zum fünften Kriterium «Projektierungsstand»: Es wäre aus unserer Sicht systemfremd und unverständlich, wenn ein Vorhaben priorisiert würde, weil ein ausgearbeitetes Projekt vorliegt, obwohl es dabei nicht den Kriterien 1 bis 4 entspricht.

Weitere Bemerkungen

Frage 9 des Kataloges:

Gestatten Sie uns, hier auf das Thurgauer Projekt «BTS» einzugehen.

Der Netzbeschluss von 2012

Die Thurgauer Stimmberchtigten haben 2012 dem Netzbeschluss BTS/OLS mit 54.6% Ja zugestimmt, ein relativ klares Abstimmungsresultat. Sechs Jahre nach dieser Volksabstimmung - und aufgrund der in der Zwischenzeit gesammelten Erkenntnisse - muss dieses Resultat kritisch hinterfragt werden. Ernsthaft Zweifel, ob dieses Resultat weiterhin die heutige Haltung der Bevölkerung wiedergibt, sind angebracht:

- Die Botschaft des Regierungsrates zur Volksabstimmung vom 23. 9. 2012 argumentierte, dass der «Bau der BTS und deren Finanzierung damit aller Voraussicht nach mit Wirkung per 2014 in die alleinige Zuständigkeit des Bundes fallen wird». Heute ist sowohl der «Übernahmetermin» von 2014 obsolet als auch das klare Versprechen der Finanzierung durch den Bund mehr als fraglich.

- In der gleichen Botschaft wird die «rund 800 Millionen Franken teure BTS» erwähnt. Inzwischen hat DBU des Kantons Thurgau diese «Berechnung» nach oben korrigiert. Gemäss Info vom 16.3.2016 an die Raumplanungskommission betragen die Kosten 1.550 Mrd, also fast doppelt so viel.
- 29 der 80 Thurgauer Gemeinden sagten Nein zum Netzbeschluss. Aufschlussreich ist das Nein jener acht Gemeinden, die eigentlich mit der OLS hätten entlastet werden sollen.
- Am 23.9.2012 wurde auch über eine moderate Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer zur Finanzierung der OLS abgestimmt. Dass diese mit 59.9% abgelehnt wurde, verrät auch keine grosse Begeisterung der Bevölkerung für Strassenbau bzw. dessen Finanzierung aus kantonalen Finanzmitteln.

Folgende Argumente dürften auch weiterhin für die übergeordnete Verkehrsplanung des Bundes relevant sein:

- Zusätzlicher Verkehr in die Stauzone Winterthur-Zürich: Mit dem Ausbau eines neuen Zubringers - eben der BTS - würde noch mehr Verkehr in diesen Stauraum (Winterthur-Zürich Nord) geführt. Dieses Argument entspricht einem Kriterium (Phase 2) für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: Vermeidung von Problemverlagerungen.
- Parallelausbau Schiene und Strasse: Der öffentliche Verkehr ist auf der Thurtal-Aachtalstrecke vorbildlich ausgebaut. Das Vorhaben, parallel zur Schiene eine Hochleistungsstrasse zu bauen, gefährdet den ÖV und widerspricht raumplanerischen Grundsätzen. Auch das Gesamtverkehrskonzept Thurgau weist auf diese Problematik hin: Die BTS erhöht andererseits die Kapazitäten und verkürzt die Reisezeiten im Strassenverkehr. Damit konkurriert sie den gut ausgebauten öffentlichen Verkehr und fördert die Verkehrsverlagerung auf der Ost-West-Achse Richtung MIV. Auch dieses Argument entspricht einem Kriterium für die Zuteilung der Projekte in die Prioritätsstufen: Vermeidung einer Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs.
- Fragwürdiger Nutzen: Die Gegner der BTS-Planung zweifelten ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis bzw. ein positives Kosten-Wirksamkeits-Verhältnis an, als man noch von Gesamtkosten von 800 Millionen Franken ausging. Umso negativer muss die Analyse ausfallen, wenn heute von 1.550 Mrd. Franken auszugehen ist. Massgeblich sind zwei Fakten: Erstens die geringen DTV-

Zahlen und zweitens bleibt die Entlastungswirkung gering, weil es sich überwiegend um Binnen- und Zielquellverkehr handelt.

Schlussbemerkung: Wir gehen davon aus, dass der Bund bei seinen Planungsgrundsätzen und Prioritäten bleibt und somit die Geldmittel da einsetzt, wo sie tatsächlich gebraucht werden: Beim Unterhalt des Nationalstrassennetzes und für einen massvollen Ausbau im Sinne von dringend notwendigen Engpassbeseitigungen. In diesem Sinne halten wir Ihren Entscheid die Bodensee-Thurtalstrasse keinem Realisierungshorizont zuzuteilen für sachlich richtig. In diesem Sinne bitten wir Sie, unsere Anmerkungen bei der Beurteilung mitzuberücksichtigen.

Für die Geschäftsleitung der SP Thurgau

Nina Schläfli
Präsidentin SP Thurgau und Kantonsrätin