

Musterstellungnahme der Umweltallianz

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)

Der Text steht frei zur Verfügung.

Frist zur Einreichung: 30. April 2022

Mail: netzplanung@astra.admin.ch (als pdf und Word-File)

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

[Organisation]

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 Pannenstreifen-Umnutzungen enthalten, erfüllen unserer Ansicht nach sämtliche gesetzlichen Kriterien für die referendumsfähigen Projektlisten des Strategischen Entwicklungsprogramms Strasse und sind deshalb bei den jeweiligen STEP-Ausbauschritten aufzuführen. Grundsätzlich stellen wir uns gegen die Umnutzung von Pannenstreifen 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.

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 Rosenberg tunnel (inkl. Spange Güterbahnhof)

Wir lehnen 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

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 trasferimento trasporto privato motorizzato a trasporto pubblico

TI: N2 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.

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 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.