



Bern, 9. Januar 2015

Verordnungsänderungen im Rahmen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung

Anhörung

Ergebnisbericht

M254-2141

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Die Bundesversammlung hat am 10. Dezember 2012 den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) aus dem Jahr 1960 an die heutigen und künftigen verkehrlichen Gegebenheiten angepasst. Durch die Aufnahme von zusätzlichen Strecken wird das bestehende Nationalstrassennetz im Umfang von rund 380 Kilometern erweitert.

Die damit verbundenen Gesetzesänderungen (Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen [NSG; SR 725.11] und das Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe [MinVG; SR 725.116.2]) hat das Parlament am 22. März 2013 verabschiedet. Die aus dem Betrieb, Unterhalt und Ausbau entstehenden Mehrkosten der neuen Strecken hätten unter anderem durch die Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes vom 22. März 2013 [NSAG; SR 741.71]) und durch eine Anpassung des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds finanziert werden sollen. Die Erlasse waren rechtlich so verbunden, dass der Netzbeschluss und der Bundesbeschluss über den Gesamtkredit nur Inkrafttreten können, wenn auch die Erhöhung der Autobahnvignette Tatsache wird. Die Erhöhung des Vignettenpreises wurde indessen am 24. November 2013 in der Referendumsabstimmung verworfen.

Die NEB-Erlasse hätten am 1. Januar 2014 in Kraft treten sollen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat deshalb noch während der Referendumsfrist vom 4. April bis zum 5. Juli 2013 eine Anhörung zu den entsprechenden Verordnungsänderungen durchgeführt.

1.2. Anhörungsteilnehmer

Die Anhörungsunterlagen wurden sämtlichen Kantonen, der Konferenz der Kantonsregierungen, der Schweizerischen Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz, der Konferenz der Kantonsingenieure sowie der Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS) zur Stellungnahme unterbreitet.

Mit Ausnahme der KKPKS liessen sich alle angeschriebenen Anhörungsteilnehmer sowie folgende weitere interessierte Organisationen vernehmen: Handelskammer beider Basel, Schweizerischer Nutzfahrzeugverband, Fédération des Entreprises Romandes, Pro Velo Schweiz, Association transports et environnement, Strasseschweiz, Schweizerischer Städteverband, Touring Club Suisse, Centre Patronal.

2. Ergebnisse

2.1. Bemerkungen allgemein

Die vorgeschlagenen Änderungen werden von den Kantonen grossmehrheitlich begrüsst; der Kanton Glarus verzichtet als einziger Kanton auf eine Stellungnahme. Änderungswünsche wurden insbesondere zu Artikel 11 der Nationalstrassenverordnung (NSV) betreffend den Einbezug des Langsamverkehrs im Rahmen der generellen Projekte sowie zu Artikel 52 NSV betreffend die Verkehrsmanagementpläne gestellt. Einzig die ATE äussert sich ausdrücklich gegen alle vorgeschlagenen Verordnungsänderungen.

Der ASTAG behält sich vor, eine Anhörungsantwort nachzureichen, sofern das Inkrafttreten des Netzbeschlusses infolge allfälliger Annahme des revidierten NSAG oder einer anderweitigen Lösung gesichert sei.

Strasseschweiz erachtet den Zeitpunkt für diese Anhörung als verfrüht, da das gegen die Änderung des NSAG vom 22. März 2013 ergriffene Referendum zustande kommen und somit eine Volksabstimmung notwendig werde.

Verschiedene Anhörungsteilnehmer (OW, TCS, ATE, FER) äussern sich auch zur Erhöhung der Autobahnvignette bzw. zu einem allfälligen Referendum. Der TCS unterstützt das Referendum gegen die Preiserhöhung der Vignette; dies nicht im Sinne einer Opposition gegen den Netzbeschluss, sondern wegen der Überwälzung der Kosten auf die Strassenbenützer. Die Entlastung der Kantone bei Unterhalt und Betrieb gehe zu weit. Eine solche müsse mit einer höheren Reduktion der nicht werkgebundenen Beiträge aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr an die Kantone ausgeglichen werden.

2.2. Nationalstrassenverordnung

2.2.1. Allgemein

Der Kanton Zug vertritt die Ansicht, dass nach dem Wortlaut des Gesetzes Trottoirs, Grünflächen, Böschungen, Über- und Unterführungen, Lichtsignalanlagen, Strassenbeleuchtungen, Werkleitungen, Durchlässe, Einspeisepunkte der Energieversorgung und Energiekosten der Pumpwerke Bestandteile der Nationalstrassen bilden würden und daher vom ASTRA zu übernehmen seien. Die Nationalstrassenverordnung sei somit in dem Sinne zu ergänzen, dass der Bund in seinem Zuständigkeitsbereich für sämtliche Anlagen verantwortlich ist.

Weiter sei es für den Kanton Zug nicht nachvollziehbar, warum mit der Übernahme der Nationalstrassen durch den Bund ein Teil der Aufgaben und Kosten bei den Kantonen verbleiben soll, zumal diese infolge des Autobahnbaus Brücken, Unterführungen, usw. erstellt und diese Objekte auch zu 100% betreut und Massnahmen finanziert hätten. Der Kanton verlangt, dass die Notwendigkeit von Objektvereinbarungen nachgewiesen wird.

2.2.2. Artikel 7b

Der Kanton Wallis fordert die Präzisierung der Erläuterungen zu diesem Artikel. Insbesondere möchte er wissen, welche Arbeitsschritte als Beendigung der Arbeiten vom Bund anerkannt werden. Ferner verlangt er Klarheit darüber, ob für die noch zu beendenden Arbeiten die Beiträge für Hauptstrassen und die Beiträge aus dem Infrastrukturfondsgesetz weiterhin verwendet werden, können obschon diese Strassen zu Nationalstrassen werden.

Die Handelskammer beider Basel kritisiert, dass auf Kantonebene bestehende Planungen a priori nicht übernommen werden sollen. Falls Projekte des ASTRA für die neu übernommenen Strassen Abschnitte betreffen, für welche Planungen schon existieren, solle zumindest konsultativ auf diese zurückgegriffen werden. Bestehende Planungen seien nicht grundsätzlich zu verwerfen, sondern fallweise für Projekte des ASTRA beizuziehen.

2.2.3. Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe h, Ziffer 4 NSV

11 Kantone (ZH, BE, LU, UR, OW, ZG, BS, TI, NE, SO, JU) sowie 2 Organisationen (BPUK, KIK) fordern eine Streichung des Zusatzes „*sofern Nationalstrassen dritter Klasse betroffen sind*“. Diese Streichung begründen die Vernehmlasser damit, dass alle Projekte Velo-, Fuss- oder Wanderwege tangieren würden bzw. dass Handlungsbedarf nicht nur im Bereich von Nationalstrassen dritter, sondern auch im Bereich von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse sowie bei Querungen bestehe. Die Kantone BE, ZH, ZG sowie Pro Velo Schweiz beantragen folgende Umformulierung: „*soweit der Langsamverkehr betroffen ist*“ bzw. „*sofern Verkehrsflächen für den Langsamverkehr auf der Nationalstrasse selbst oder auf Anschlussbauwerken oder Querungen betroffen sind.*“

2.2.4. Artikel 13a

Der Kanton St.Gallen bemerkt, dass die rechtlichen Grundlagen für den kantonalen ÖREB erst in Erarbeitung sei, weshalb bis zu dessen Rechtskraft nach wie vor noch die klassische Eröffnung notwendig sein werde.

2.2.5. Artikel 52 Absatz 1 und 2

Die meisten Vernehmlasser (BE, FR, LU, UR, OW, SO, BS, AI, SG, VD, NE, TI, JU, BPUK, KIK und CP) erachten diese neue Bestimmung als nicht vollzugstauglich bzw. als klärungsbedürftig, da diese unbestimmte Rechtsbegriffe enthalte. Es wird vorgeschlagen, Artikel 52 mit einem 2. Absatz folgen-

dermassen zu ergänzen: „Das ASTRA bezeichnet nach Anhörung der Kantone diese Strassen“ (ZH, BE, LU, UR, OW, NW, FR, SO, BS, AR, AI, NE, JU, BPUK und KIK).

Der Kanton Bern schlägt zusätzlich folgende Ergänzung vor: „Das ASTRA erlässt dazu Weisungen und legt diese Strassen in Absprache mit den betroffenen Strasseneigentümern namentlich fest“. Weiter wird gefordert, die unbestimmten Rechtsbegriffe durch eine Weisung oder durch entsprechende Erläuterungen zu konkretisieren (BE SG, SZ und CP). Nach Anhörung der Kantone soll das Bundesamt überdies eine konkrete Liste der Strassen erstellen, für welche die Kantone Verkehrsmanagementpläne festzulegen haben (SO, ZH).

Der Schweizerische Städteverband erklärt sich mit der vorgesehenen Änderung von Artikel 52 NSV einverstanden, schlägt aber ergänzend einen neuen Absatz 6 zu Artikel 51 NSV vor. Er begründet diesen Vorschlag damit, dass die bestehenden und neu vorgesehenen Formulierungen zum Verkehrsmanagement in Artikel 51 und Artikel 52 NSV einseitig auf den Verkehrsfluss der Nationalstrassen ausgelegt seien. Da auch Ereignisse auf den Autobahnen oft zu Ausweichverkehr führen würden, der vom untergeordneten Netz nicht mehr aufgenommen werden könne, sei ein gesamtheitliches Verkehrsmanagement (insbesondere auch für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr) erforderlich. Dieses müsse zwingend mit den kantonalen und kommunalen Verantwortungsträgern abgestimmt werden. Aus diesem Grund sei der Artikel folgendermassen zu ergänzen: „Das ASTRA erstellt die Verkehrsmanagementpläne für die Nationalstrassen in Koordination mit den Kantonen, Städten und Gemeinden.“ Die Kantone sollen somit die Möglichkeit haben, vom Bund einen Verkehrsmanagementplan zu verlangen. Diese Meinung vertritt auch der Kanton Tessin. Die Pläne sollten somit in Zusammenarbeit zwischen Bund und Kantone und nicht nur vom Bund bewilligt werden.

Der Kanton Schwyz fordert, dass dieser Artikel klar ersichtlich macht, wer bestimmt, dass ein Verkehrsmanagementplan durch den betroffenen Kanton auszuarbeiten ist sowie welche Ereignisse bzw. Auswirkungen dazu führen, dass ein Verkehrsmanagementplan erforderlich ist.

Aus der Formulierung von Artikel 52 NSV gehe nicht hervor, wer die Kosten für allfällig notwendige Investitionen (z.B. Wechselsignale) trage. Der Kanton Aargau schlägt deshalb folgende Ergänzung vor: „Der Bund beteiligt sich an den notwendigen Investitionen nach Massgabe des Nutzens für die Nationalstrassen“. Der Kanton Zug bringt demgegenüber vor, dass der Bund die Kantone nicht nur zu Verkehrsmanagementplänen verpflichten könne, sondern dass die Kantone auch die Umsetzung zu finanzieren hätten. Dies sei explizit in der Verordnung festzuhalten.

2.2.6. Artikel 54a

Im Zusammenhang mit Artikel 54a NSV betreffend die Videoüberwachung des Nationalstrassennetzes ist für den Kanton St.Gallen von erheblicher Bedeutung, dass dieses Datenmaterial insbesondere mit Blick auf die Aufnahme von Verkehrsunfällen der Kantonspolizei uneingeschränkt zur Verfügung steht. Dieser Artikel dürfe daher nicht dazu führen, dass der Zugriff auf Bildmaterial im Rahmen von Verkehrsunfallaufnahmen für die Kantonspolizei künftig erschwert werde.

Die Daten seien nicht nur für die Gebietseinheiten, sondern vor allem für die kantonalen Polizeien von Bedeutung. Der Kanton Aargau fordert folgende Ergänzung: „Es kann diese Daten den kantonalen Polizeien und den Gebietseinheiten auf Anfrage auch im Abrufverfahren zugänglich machen, wenn dies im Zusammenhang mit der Aufgabenerfüllung notwendig ist.“

Der Centre Patronal betont ausdrücklich, dass Personendaten aus der bildlichen Erfassung der Nationalstrasseninfrastruktur nur im Rahmen der Aufgabenerfüllung des ASTRA genutzt werden dürfen, und dass diese Daten systematisch anonymisiert werden.

2.2.7. Anhang 1

Der Kanton Schwyz gibt zu Bedenken, dass betreffend die Neue Axenstrasse (Anschluss Brunnen bis Kantonsgrenze SZ/UR mit Morschacher- und Sisikoner-Tunnel) zurzeit das Ausführungsprojekt ausgearbeitet wird. Sollte die Projektphase bereits unter die „in Arbeit stehenden Strecken“ fallen, so wären die Listen in Anhang 1 entsprechend anzupassen.

Das Generelle Projekt des Zubringer Nidau, das dem Bund im März 2013 zur Genehmigung vorgelegt wurde, enthält u.a. den Porttunnel mit nur zwei Fahrspuren. Dementsprechend verlangt der Kanton Bern, dass in der Liste C die Gesamtlänge und die Anzahl Spuren angepasst wird. Ferner solle auf Grund des Generellen Projektes Anschluss Biel Nord die Liste C mit "N05 Ab. 09 Anschluss Biel Nord, 2+2, Länge 0.3 km" ergänzt werden.

2.2.8. Anhang 2

Der Kanton St.Gallen fordert, dass die Grenzen der neuen N17 mit Glarus und der neuen N25 mit Appenzell anzugeben und im Anhang 2 entsprechend nachzutragen sind. Die Grenze « N3 : Anschluss Schmerikon » könne ersatzlos gestrichen werden, da die neue N17 (recte N15) im Anhang zum Netzbeschluss durchgehend von Brüttsellen bis Reichenburg (N3) aufgeführt sei. Diese Anpassung gelte auch für die Gebietseinheit (GE) VII.

Der Kanton Bern verlangt, dass unter GE I « N1 :Kantonsgrenze BE/SO (bei Kriegstetten) » und GE VIII « N1 : Kantonsgrenze BE/SO (bei Kriegstetten) » ergänzt wird. Ferner sei unter GE I zusätzlich die Grenze „N6: Anschluss Delémont“ aufzuführen.

Der Kanton Freiburg stellt sich die Frage nach der Nützlichkeit der Anpassung der Grenzen der GE, zumal der Bund eine grössere Selbständigkeit der Kantone in deren Organisation verlange. Ohne diese Bestimmung in einer Verordnung hätten die Kantone eine grössere Flexibilität.

Der Kanton Wallis gibt zu bedenken, ob nicht die N9 (route du Simplon) und die N21 Martigny (Jonction A9) - bis zum Tunnelportal des Grossens St. Bernhard ebenfalls aufgeführt werden müssten.

2.3. Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr

2.3.1. Artikel 31 Absatz 1^{bis}

Die Kantone Appenzell Innerrhoden und Ausserrhoden beantragen unter Hinweis auf eine Gleichbehandlung mit dem Kanton Jura, diesen Artikel wie folgt zu formulieren:

Als substantielle Ausbauten gelten:

- für den Kanton Appenzell Innerrhoden der Ausbau der N25 auf seinem Gebiet mit einem Standard gemäss dem eingereichten Ausbaukonzept bei zugleich einem wesentlichen Ausbau auf dem Kantonsgebiet von Appenzell Ausserrhoden.

- Für den Kanton Appenzell Ausserrhoden als 1. Teilstück die Umfahrung von Herisau mit eigenem A1-Anschluss und als 2. Teilstück der Ausbau der N25 ab Umfahrung Herisau bis zur Kantonsgrenze zu Appenzell Innerrhoden. Bei der Realisierung eines Teilstücks halbiert sich der Beitrag als Kanton ohne Nationalstrassen.

2.3.2. Anhang 2

Die KIK stellt fest, dass keine genauen Kriterien ausgemacht werden können, welche Hauptstrassen Anspruch auf Bundesbeiträge hätten und wie hierzu die Streckenlängen berechnet wurden. Die KIK beantragt deshalb eine transparente Berechnung der beitragsberechtigten Strecken. Der Kanton Wallis verlangt ebenfalls Detailinformationen zu den Berechnungen für seine Strecken.

Der Kanton Freiburg bemängelt, dass die Annahmen der Verkehrsstärke und der Topographie für die Strecken H182, H189 et H190 nicht zutreffen würden.

Aus Sicht des Kantons Thurgau bestehen Unklarheiten hinsichtlich der Zuordnung der Zubringerstrecke Widehorn (H13 Anschluss Frasnacht) bis Arbon West (N1). Es sei festzustellen, dass diese Zubringerstrecke ein Anschlussbauwerk des Zubringers N1.1 nach Meggenhus (N1) darstelle und dementsprechend als Nationalstrasse 2. Klasse einzustufen sei. Folgerichtig sei Anhang 2 so anzupassen, dass der entsprechende Strassenabschnitt nicht mehr zur Strasse Nr. 13 gehöre.

Der Kanton Tessin bestätigt, dass die Berechnungen grundsätzlich stimmen würden.

2.4. Durchgangsstrassenverordnung

2.4.1. Allgemein

Die Klassifizierung der verschiedenen Kategorien der Schweizer Strassen sei unklar. Der Kanton Fribourg wünscht sich deshalb eine grössere Kohärenz und schlägt vor, dass sich die Verordnung auf die VSS-Norm 640 040b und VSS 640 824a, auf die Klassifizierung der BPUK betreffend Ausnahmetransportrouten und auf den Sachplan Strasse stützen solle.

Die Kantone Graubünden und Tessin merken an, dass gewisse Strecken gleichzeitig Strecken der Nationalstrasse wie auch auch Bestandteil der mit bzw. ohne Nummerntafeln bezeichneten Hauptstrassen bilden würden.

2.4.2. Anhang 1

Der Kanton Fribourg fordert die Streichung der Umfahrungsstrasse von Bulle (H189) von der Liste der Autostrassen.

In die Liste der Autobahnen und Autostrassen unter Buchstabe C "Kantonale Autostrassen" ersucht der Kanton St.Gallen um die Aufnahme der rechtskräftigen und sich im Bau befindlichen Umfahrung Bütschwil.

Der Kanton Bern beantragt, die Umfahrung Kirchberg bei den kantonalen Autostrassen zu ergänzen.

Der Kanton Schaffhausen bemerkt, dass noch nicht definiert sei, ob im Zuge der in den kommenden Jahren anstehenden Belagssanierungen die Strasse zwischen dem Grenzübergang Barga und Schaffhausen/Schweizerbild auf eine Hauptverkehrsstrasse zurückgebaut werden soll. Der Ausbaustandard als Hochleistung entspreche nicht dem Verkehrsaufkommen und der Funktion, welche die künftige Kantonsstrasse erfüllen müsse.

2.4.3. Anhang 2

Die Kantone Bern und Basel-Land beantragen, den Wechsel des Laufentals zum Kanton Basel-Land noch vollständig nachzuvollziehen.

Der Kanton Fribourg schlägt verschiedene Anpassungen seines Hauptstrassennetzes vor.

Der Kanton Schaffhausen weist darauf hin, dass die Klassierung der H4 zwischen Barga und Schaffhausen als Hauptverkehrsstrasse nicht dem Strassenrichtplan entspreche, der vom Kantonsrat am 9. Mai 2013 verabschiedet wurde. Der Strassenrichtplan sehe vor, dass die heutige A4 zur H4 und die heutige H4 zur überlokalen Kantonsstrasse K725 werde.

Die Kantone Uri, Zug, St. Gallen und Basel-Stadt beantragen einige kantonsspezifische Ergänzungen oder Anpassungen.

2.5. Weitere Anliegen, die nicht Teil des Anhörungsverfahrens sind

Im Rahmen der Anhörung erhielt das ASTRA auch Stellungnahmen, die sich nicht auf die vorliegenden Verordnungsänderungen bezogen.

2.5.1. Definition von Hauptstrassen

Im Zusammenhang mit dem neuen Nationalstrassennetz stellt die KIK fest, dass auf Ebene der Hauptstrassen ein Mangel an Klarheit bestehe. Aktuell würden für den Begriff "Hauptstrassen" unterschiedliche Definitionen in verschiedenen Verordnungen existieren. Es sei darüber hinaus unklar, ob alle diese Strassen über die Klassifizierung H verfügen und mit blauen Wegweisern signalisiert werden müssen. Die gleichen Definitionsmängel würden sich bei Transit- und Versorgungsstrassen zeigen.

Die Kantone Jura und Neuenburg sowie die KIK halten es daher für sinnvoll, die Strassendefinitionen (Hauptstrassen, Durchgangsstrassen sowie Versorgungsrouten), die heute in verschiedenen Geset-

zestexten verteilt seien und oft verwechselt würden, zu klären und in einem einzigen Rechtstext zusammenzufassen.

2.5.2. Netzbeschluss

Der Kanton St.Gallen verweist auf den Anhang zum Netzbeschluss und beantragt bei der Definition der N3 und der N13 jeweils einheitlich die Bezeichnung „Sarganserland“ anstelle von „Sargans“ zu verwenden.

Betreffend den in Klasse 3 aufgeführten N5 Abschnitt Twann (Ost) - Biel/Bienne (West) - Biel/Bienne-Brüggmoos (Anhang zum Bundesbeschluss) merkt der Kanton Bern präzisierend an, dass mit dem Bau der Bieler Westumfahrung der Abschnitt Tunnel Vingelz - Biel/Bienne (West) - Biel/Bienne-Brüggmoos zur Nationalstrasse Klasse 2 ausgebaut werden soll, so dass nur noch das Zwischenstück Tunnel Vingelz - Twann (Ost) in Klasse 3 verbleibe. Ferner fehle der N6 Zubringer Kiesen in der Auflistung, dieser sei im Bundesbeschluss entsprechend aufzuführen. Der Kanton Bern bedauert es nach wie vor sehr, dass die beiden Autobahnzubringer Emmental und Oberaargau nicht ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden seien. Er erwartet, dass für die Realisierung der beiden Autobahnzubringer Emmental Kirchberg - Oberburg (23) und Oberaargau Niederbipp - Bützberg (244) zu einem späteren Zeitpunkt eine Lösung für eine Mitfinanzierung des Bundes, z. B. über den Infrastrukturfonds, gefunden werde.

Der Schweizerische Städteverband macht verschiedene Formulierungsvorschläge für die Strassenverbindungen in der Stadt Zürich.

2.5.3. Nationalstrassengesetz (NSG)

Der Kanton Schaffhausen fordert die Streichung des Ausdrucks „entschädigungslos“ in Artikel 8a Absatz 2 NSG, da er der einzige Kanton sei, der einen bedeutenden Nationalstrassenabschnitt mit einer Streckenlänge von 11.2 km entschädigungslos vom Bund übernehmen soll. 19 Kantone würden Kantonsstrassen entschädigungslos an den Bund abgeben und damit wesentlich vom Netzbeschluss profitieren.

2.5.4. Ergänzungsnetz Strasse

Verschiedene Kantone (BE, LU, AG, VS) fordern, dass der Bund umgehend nach Inkrafttreten der Anpassung des Netzbeschlusses die Frage nach der Aufklassierung weiterer Kantonsstrassen ins Ergänzungsnetz des Bundes wieder aufnehme, wie dies im Sachplan Verkehr, Teil Strasse vorgesehen sei.

Anhang

Eingegangene Stellungnahmen

1. Kantone / Cantons / Cantoni

Abkürzung	Absender
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura

2. Übrige / autres / altre

Abkürzung	Absender
BPUK	Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
KIK	Konferenz der Kantonsingenieure
	Handelskammer beider Basel
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
FER	Fédération des Entreprises Romandes

	Pro Velo Schweiz
ATE	Association transports et environnement
	Strasseschweiz
CP	Centre Patronal