



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
**Bundesamt für Strassen ASTRA**

H502-1654

---

# **Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11)**

## **Ergebnisbericht über die Vernehmlassung**

---

März 2009

# Zusammenfassung

**Gegenstand der Vernehmlassung** bildete die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Hauptinhalt war die Anpassung des Nationalstrassennetzes aufgrund der funktionalen Kriterien gemäss Sachplan Verkehr. Die Überprüfung aufgrund der Kriterien bestätigte das bestehende Nationalstrassennetz praktisch vollständig. Sie zeigte zudem, dass bestehende Verbindungen im Umfang von rund 400 Kilometern neu ins Nationalstrassennetz aufzunehmen sind. Die Vernehmlassungsvorlage umfasste auch einen Vorschlag zur Regelung der Finanzierung von Betrieb und Unterhalt sowie allfälliger Ausbauten auf diesen Strecken. Der Vorschlag sah vor, die dem Bund neu anfallenden Kosten durch die Senkung der nicht werkgebundenen Bundesbeiträge sowie der Globalbeiträge für die Hauptstrassen an die Kantone vollständig zu finanzieren. Die Vorlage beinhaltete im weiteren die Anpassung von rechtlichen Regelungen zum Eigentumsübergang und zur Übernahme von laufenden Bauprojekten.

Breite Zustimmung findet die Absicht, mittels der **funktionalen Kriterien** des Sachplans Verkehr die Ausdehnung des Nationalstrassennetzes festzulegen. Die Kriterien werden mehrheitlich als richtig und zielführend betrachtet. Über die Anwendung der Kriterien hinaus melden einige Kantone weiterführende Wünsche betreffend die Aufnahme von Streckenabschnitten in das Nationalstrassennetz an. Die Kantone begründen diese Wünsche mit speziellen verkehrlichen Situationen in den betroffenen Regionen. Eine kleine Minderheit lehnt die funktionalen Kriterien ab. Diese Minderheit verschliesst sich generell gegenüber einem Netzwachstum der Nationalstrassen. Zudem beantragen einige Verkehrs- und Umweltverbände auch die Bahnverladestrecken, insbesondere jene für den Personenverkehr, ins Nationalstrassennetz aufzunehmen.

Bezüglich der vorgeschlagenen **Finanzierung** der zusätzlichen Nationalstrassennetzteile geht eine fast geschlossene Ablehnung aus der Vernehmlassung hervor. Die Absicht, den Betrieb, den Unterhalt sowie den allfälligen Ausbau oder die Sanierung von neu aufgenommenen Strecken über die Senkung von Globalbeiträgen und nicht werkgebundenen Beiträgen an die Kantone zu kompensieren, wird mit Hinweis auf das neu geschaffene Gleichgewicht im Strassenbereich mit der Neuverteilung der Finanzen und Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) zurückgewiesen. Aus Sicht der politischen Parteien liessen sich allenfalls die effektiven Kosten für Betrieb und Unterhalt kompensieren.

Diverse Vernehmlassungsteilnehmende machen Vorschläge zur Finanzierung der Netzanpassungen und zielen dabei auf die Verwendung von Reserven in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr. Bezüglich der Finanzierung wird gefordert, dass die einzelnen Teile auf der Ausgabenseite der Spezialfinanzierung Strassenverkehr nicht durchmischt werden. Damit soll vermieden werden, die Netzanpassungen zum Beispiel zulasten der Engpassbeseitigung, des kombinierten Güterverkehrs oder des NEAT-Baus zu finanzieren. Im Hinblick auf die Finanzknappheit im Nationalstrassenwesen wird ange-regt, die Finanzierung zu sichern und zusätzlich mit neuen Finanzierungsquellen zu erweitern. Die veranschlagten Aufwendungen für Ausbauten sind für die Mehrheit der Teilnehmer nicht transparent und nachvollziehbar genug dargelegt. Im Hinblick auf die Finanzierung wird eine Gesamtsicht Nationalstrassen (ähnlich wie die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur ZEB) vermisst.

Die **rechtlichen Anpassungen** werden mehrheitlich begrüsst. Hingegen bekunden Verkehrs- und Umweltverbände ihren Widerstand zum Art. 4a des Nationalstrassengesetzes. Gegenstand dieser Ablehnung bildet die Kompetenzerteilung an den Bundesrat, 3. Klass-Nationalstrassen in eine höhere Klasse zu verschieben. Im Raum steht die Befürchtung, dass der Bund damit den Ausbau der neu aufgenommenen (Haupt-) Strassen vorantreiben will und den Willen der kantonalen und regionalen Bevölkerung nicht genügend respektieren könnte. Zudem wird aus Verkehrs- und Umweltverbandskreisen gefordert, den Netzbeschluss referendumsfähig zu machen, zum Beispiel über die Integration des Netzbeschlusses als Anhang des Nationalstrassengesetzes.

Betreffend den **Eigentumsübergang** weisen Städte darauf hin, dass im Unterbau der Strassen wesentliche Teile der öffentlichen Infrastrukturen liegen. Sie regen an, insbesondere im komplexen Gebiet der Städte, die Strassen nicht zu übergeben, sondern dem Bund lediglich eine Dienstbarkeit einzurichten.

## INHALTSVERZEICHNIS

1.	Einleitung	4
1.1.	Ausgangslage und Auftrag	4
1.2.	Vernehmlassungsteilnehmende	4
1.3.	Vorbemerkung über die Zusammenstellung der Eingaben	4
2.	Zusammenstellung der Vernehmlassungseingaben	5
2.1.	Allgemeine Haltung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz	5
2.2.	Stellungnahmen zu den Fragen im Einzelnen	5
2.2.1.	Grundzüge der Vorlage	6
2.2.2.	Anwendung der Kriterien und resultierendes Netz	7
2.2.3.	Deckung finanzieller Mehrbedarf des Bundes für Unterhalt und Betrieb	9
2.2.4.	Deckung finanzieller Mehrbedarf des Bundes für Ausbau	10
2.2.5.	Regelung Kantone ohne Nationalstrassen	10
2.2.6.	Rechtsänderungen bezüglich Eigentumsübertragung	11
2.2.7.	Rechtsänderungen bezüglich der Übernahme laufender Projekte	11
2.2.8.	Weitere Bemerkungen	12
3.	Liste der Vernehmlassungsadressaten mit eingereichten Stellungnahmen	13
3.1.	Kantone	13
3.2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	13
3.3.	Verbände	14
3.4.	Weitere	14

# 1. Einleitung

## 1.1 Ausgangslage und Auftrag

Der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz definiert die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung. Jetzt, fast 50 Jahre nach seiner Inkraftsetzung, soll der Beschluss umfassend überprüft und aktualisiert werden. Die Überprüfung drängt sich auf, weil die Planung der Nationalstrassen in den Grundzügen aus den späten 50-er Jahren des letzten Jahrhunderts stammt und nicht mehr in allen Belangen den heutigen und künftigen Bedürfnissen entspricht. Weitere Auslöser sind parlamentarische Vorstösse und das neue Koordinationsinstrument Sachplan Verkehr. Die Überprüfung bestätigt das bestehende Nationalstrassennetz mit einer Ausnahme, dem Abschnitt der N4 zwischen Schaffhausen und Barga, vollständig. Sie zeigt aber auch, dass das Netz die heutigen und künftigen Bedürfnisse der mittelstädtischen Agglomerationen sowie von peripherer gelegenen Landesteilen der Schweiz nicht mehr in ausreichendem Masse erfüllt. Zur Schliessung dieser Lücken beantragt der Bundesrat die Neuaufnahme von Verbindungen im Umfang von rund 400 Kilometern ins Nationalstrassennetz. Es handelt sich dabei ausschliesslich um bereits *bestehende* Strassenverbindungen.

Für den Bund resultieren aus der Übernahme der Strecken in den Netzbeschluss Nationalstrassen Mehrkosten für Betrieb und Unterhalt sowie für Sanierung und Ausbau der neu aufgenommenen Strassen im Umfang von jährlich rund 350 Mio. CHF. Die Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt der übertragenen Strecken im Umfang von jährlich 150 Mio. CHF wird der Bund durch die Senkung der nicht werkgebundenen Bundesbeiträge sowie der Globalbeiträge für die Hauptstrassen bei den Kantonen vollständig kompensieren, welche Strassen an den Bund abtreten. Für die finanziellen Aufwendungen für den Ausbau schlägt der Bund vor, die Kosten den Beitragsgefässen "Hauptstrassen" und "nicht werkgebundene Bundesbeiträge" gesamthaft um den entsprechenden Betrag zu belasten und somit alle Kantone in die Finanzierung einzubinden.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetzes eine Vernehmlassung bei den Kantonen, den in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien und den betroffenen gesamtschweizerischen Verbänden und Organisationen durchgeführt. Die Vernehmlassungsunterlagen wurden am 2. Juli 2008 verschickt. Die Vernehmlassungsfrist dauerte grundsätzlich bis zum 15. Oktober 2008<sup>1</sup>.

## 1.2 Vernehmlassungsteilnehmende

Bis zum 15. Oktober 2008 gingen insgesamt 67 Stellungnahmen ein (siehe Kapitel 3 des Berichts). An der Vernehmlassung beteiligten sich 26 Kantone, 2 Kantonskonferenzen, 5 in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, 15 gesamtschweizerische Verbände sowie 19 weitere Institutionen oder Einzelpersonen.

## 1.3 Vorbemerkungen über die Zusammenstellung der Eingaben

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende haben sich zu gewissen zentralen Fragen mehrmals geäussert: Ein erstes Mal im grundsätzlichen Teil ihrer Stellungnahme, ein zweites Mal bei der entsprechenden Frage des Fragebogens und oft noch ein letztes Mal bei der Zusammenfassung ihrer Stellungnahme. Solche Mehrfach-Antworten sind in diesem Bericht nur einmal behandelt, in der Regel bei der Auswertung der Antworten zum Fragebogen (Kapitel 2.2).

Die teilweise umfangreichen Vorschläge für Änderungen, Präzisierungen und Ergänzungen werden zudem gerafft und auf die konkreten Fragestellungen bezogen dargestellt.

<sup>1</sup> Die Verfassung des Kantons Schaffhausen verlangt eine obligatorische Volksabstimmung betreffend die Stellungnahme des Regierungsrates zu Veränderungen des Nationalstrassennetzes. Die Abstimmung vom 30. November 2008 endete mit einer deutlichen Zustimmung zur Stellungnahme des Regierungsrates.

## 2. Zusammenstellung der Vernehmlassungseingaben

### 2.1 Allgemeine Haltung zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

- Die grosse Mehrzahl der Konsultierten befürwortet die im Sachplan Verkehr formulierten Kriterien für die Zuordnung der Strassen sowie die daraus resultierenden Netzanpassungen.
- Auf breite Ablehnung stösst die Kompensation der finanziellen Mehraufwendungen des Bundes für Betrieb und Unterhalt sowie insbesondere für den Ausbau der übertragenen Strassen. Falls die vorgeschlagene Finanzierung nicht geändert wird, ziehen einige Kantone das heutige Netz mit den heutigen Finanzflüssen vor.
- Allenfalls kompensierbar sind die Mehraufwendungen des Bundes für den Betrieb und Unterhalt der übertragenen Strassen. Die dafür vom Bund veranschlagten Aufwendungen von 150 Mio. Franken pro Jahr werden nach Ansicht der Kantone allerdings als viel zu hoch geschätzt beurteilt.
- Die Ergänzung des Nationalstrassennetzes löst teilweise die Befürchtung eines verstärkten Ausbaus der bestehenden Strassen aus.
- Diverse Stellungnehmende bezeichnen den Abzug von Finanzmitteln aus gewissen Teilen der Spezialfinanzierung Strassenverkehr für die Finanzierung der Aufgaben auf dem ergänzten Nationalstrassennetz aus unterschiedlichen Motiven als nicht statthaft. Sie befürchten damit einen Aufschub oder den Verzicht auf Aufgaben in den Bereichen Betrieb, Unterhalt, werkgebundene Beiträge, Netzvollendung, Engpassbeseitigung, Agglomerationsverkehr und der Förderung des öffentlichen Verkehrs.
- Der neu vorgeschlagene Art. 4a des Nationalstrassengesetzes betreffend die Änderung der Klassierung von Nationalstrassen 3. Klasse durch den Bundesrat und die mangelnde Referendumsfähigkeit des Netzbeschlusses stösst teilweise auf Kritik.
- Einige Stellungnehmende sprechen sich dafür aus, auch die Bahnverladestrecken für den Personenverkehr ins Nationalstrassennetz aufzunehmen und somit Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten des Bahnverlads über die Nationalstrassenrechnung zu finanzieren.
- Diverse regionale und lokale Vernehmlassungsteilnehmer äussern sich teilweise widersprechend zu den sie direkt betreffenden Netzaufnahmen und den damit verbundenen bestehenden Planungen respektive Bauprojekten der Kantone.

### 2.2 Stellungnahmen zu den Fragen im Einzelnen

Die nachfolgenden Kapitel beziehen sich auf die im Fragebogen gestellten Fragen. Die Frage wird jeweils einleitend zitiert. Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK und die Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren FDK werden im Hinblick auf die fast flächendeckende Anlehnung der Kantonsstimmungen an die Stellungnahmen dieser Konferenzen ebenfalls unter der Rubrik "Kantone" geführt.

## 2.2.1 Grundzüge der Vorlage

"Sind Sie mit den Grundzügen der Vorlage einverstanden?"

Die Verschiedenheit der Inhalte (Bestimmung Nationalstrassennetz, Finanzierung, rechtliche Belange) hat dazu geführt, dass Aussagen zu den Grundzügen verwischt werden. Die Aussagen können teilweise über die Beantwortung der nachstehend aufgelisteten Fragenkomplexe erschlossen werden. Aus diesem Grund bedarf die Auswertung und Zusammenfassung der Frage zu den Grundzügen eine gewisse Vorsicht - dem wird mit der Einteilung in die Kategorien "eher zustimmend" und "eher ablehnend" begegnet. Insbesondere haben viele Stellungnehmende auch bei der Frage zu den Grundzügen direkt auf die Themen in den Kapiteln 2.2.2, 2.2.3 und 2.2.4 geantwortet. Damit wird hier auf die detaillierte Auswertung dieser Fragen in den nachfolgenden Kapiteln verwiesen; dies gilt insbesondere auch für die weiteren Stellungnahmen.

Übersicht	eher zu- stimmend	eher ab- lehrend	keine Äusserung
• Kantone (und BPUK, FDK)	12	13	3
• Parteien	3	2	0
• Gesamtschweizerische Verbände	10	5	0
• Weitere (regionale Parteien und Verbände, Gemein- den, Private)	5	8	6

Aus der Gesamtinterpretation der Stellungnahmen ergibt sich bei den Kantonen, der BPUK und der FDK folgendes Bild: begrüsst wird die Anpassung des Netzbeschlusses Nationalstrassen aufgrund der systematischen Überprüfung. Zustimmung findet die Anwendung von einheitlichen Kriterien zur Netzbestimmung gemäss Sachplan Verkehr. Betreffend die vorgeschlagene Finanzierung via Kompensationslösung sprechen sich die Kantone GR, TG, SG und BL dafür aus, in ihrem Kantonsgebiet keine Ergänzungen am Nationalstrassennetz vorzunehmen. Die Kantone TG, GE, FR und BE lehnen die Vorlage ab. Diverse Kantone fordern nach der Bereinigung der Finanzierungsmodalitäten eine erneute Anhörung resp. Vernehmlassung bei den Kantonen.

Die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien deuten und bewerten die Grundzüge der Vorlage sehr unterschiedlich.

- Die Schweizerische Volkspartei SVP lehnt die Anpassung des Netzbeschlusses Nationalstrassen grundsätzlich ab. Die Gründe liegen beim vorgeschlagenen Finanzierungsmodell via Kompensation. Weiter soll gemäss SVP der Schwerpunkt im Bereich der Nationalstrassen derzeit bei Netzfertigstellung, Engpassbeseitigung und erst danach bei der Netzerweiterung gesetzt werden. Zudem sei die Zweckentfremdung der zweckgebundenen Strassengelder [zugunsten des öV] zu stoppen.
- Die Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz FDP unterstützt die Vorlage. Die FDP schätzt, dass die Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt unter Umständen kompensierbar sind. Für den Teil Ausbau wird die vorgeschlagene Finanzierung im Hinblick auf die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) abgelehnt. Zudem fordert die FDP eine Gesamtschau Strasse und wünscht eine Beschleunigung des Bewilligungsverfahrens für Nationalstrassenprojekte.
- Die Christlichdemokratische Volkspartei CVP unterstützt die Vorlage, fordert aber mehr Transparenz und Angaben zu den möglichen Ausbauprojekten. Die Kompensation der Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt versteht die CVP als Ausgleich zwischen neuen Aufgaben und zusätzlichen Einnahmen für den Bund. Die Kompensation der Mehraufwendungen des Bundes für den Ausbau wird von der CVP als problematisch eingeschätzt.
- Die Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP unterstützt die Vorlage insofern, dass damit nur die Zuständigkeit für die betroffenen Abschnitte neu geregelt wird. Die SP lehnt eine allfällige Auslösung eines zusätzlichen Strassenausbauprogramm in der Folge der Anpassung des Netzbeschlusses Nationalstrassen ab. Nach Ansicht der SP werden zu den möglichen Ausbauprojekten mehr Transparenz und zusätzliche Angaben benötigt. Die SP fordert, dass die Kantone weiterhin gleich hohe Mittel für die Erfüllung der Aufgaben auf dem schweizerischen Hauptstrassennetz erhalten und keine Mehrbelastung des Bundes resultiert. Grundsätzlich

strebt die SP eine Verhaltensänderung bei der Mobilität an durch vermehrten Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr, sowie die Umsetzung der Nachhaltigkeits- und Klimaschutzziele im Strassenverkehr. Weiter sollen benötigte Mittel mittels neuen Einnahmenquellen wie beispielsweise Road Pricing erschlossen werden.

- Die Grüne Partei der Schweiz Grüne lehnt die Vorlage ab. Die Vorlage widerspricht der Strategie der Partei. Die Grüne Partei bemängelt, dass die Kriterien gemäss Sachplan Verkehr nicht nachvollziehbar seien. Die zwingend haushaltsneutrale Umsetzung für den Bund wird unterstützt. Ablehnung erfährt der neue Artikel 4a (Ermächtigungsartikel Aufklassierung durch Bundesrat) durch die Grüne Partei. Zudem weist die Grüne Partei darauf hin, dass frühere Entscheide der kantonalen Stimmbevölkerung zu Ausbauprojekten nicht ausgehebelt werden dürfen.

## 2.2.2 Anwendung der Kriterien und resultierendes Netz

"Sind Sie mit der Anwendung der Kriterien und den resultierenden Aufnahmen bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz einverstanden?"

Übersicht	Ja	Nein	k.A.
• Kantone (und BPUK, FDK)	23	2	3
• Parteien	3	2	0
• Gesamtschweizerische Verbände	10	4	1
• Weitere (regionale Parteien und Verbände, Gemeinden, Private)	6	9	4

Die Kriterien des Sachplans Verkehr zur Bestimmung des Nationalstrassennetzes werden grossmehrheitlich akzeptiert. Die Kantone TG und FR lehnen das resultierende Netz ab. Grund dazu bildet beim Kanton FR die vorgeschlagene Linienführung der H10. Nach Ansicht des Kantons FR soll der Verlauf der Verbindung Bern - Neuchatel via Müntschemier (via Kerzersviadukt) fixiert werden. Falls das Kerzersviadukt im Besitz des Bundes verbleibt und weitere Begleitmassnahmen ergriffen werden, ist der Kanton FR jedoch bereit die Linienführung via Murten - Ins zu akzeptieren. Darüber hinaus fordert der Kanton FR, dass die Strecken Murten - Düdingen und Fribourg - Payerne ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden. Der Kanton TG fordert wie bereits bei der Anhörung zum Sachplan Verkehr anstelle der Bodenseestrasse (T13) die Thurtalstrasse (T14) vom N7-Zubringer Bonau bis nach Romanshorn ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Von der T13 sind nach Ansicht TG die Abschnitte Kreuzlingen-Nord - Bottighofen sowie Romanshorn - Arbon-West ins Nationalstrassennetz zu überführen. Auch andere Kantone (ZH, BE, GL, ZG, FR, BL, SH, SG, AG, TG, TI, VD, GE) führen unter Zustimmung zu den Kriterien weitergehende Wünsche zu Netzaufnahmen an. Begründet werden diese Ergänzungen aus einer freien Interpretation der Kriterien respektive aus Sonderfällen des Strassennetzes und der (Raum-)Erschliessung durch Nationalstrassen.

Im Detail fordern die Kantone folgende Anpassungen:

KT	Strassenabschnitt	Anpassungswunsch (inkl. Begründung)
ZH	Glattalautobahn (Verbindung Raum Brütisellen nach Raum Zürich Nord: alternativ, zusätzlich zu N1) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. / mind. 5 km</li> </ul>	Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz. Engpassbeseitigung mit Absicht der Trennung des Ziel-/Quell- und Transitverkehrs.
BE	Autobahnzubringer Oberaargau (Langenthal), Länge ca. 8 km	Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz. Sachplan-Kriterien nach Ansicht Kanton erfüllt. Redundante Strassenverbindung zur A1 zwischen Rothrist und Bern.
BE	Autobahnzubringer unteres Emmental (Burgdorf) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 2.5 km, mit Stadtdurchfahrt ca. 8 km</li> </ul>	Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz. Sachplan-Kriterien nach Ansicht Kanton erfüllt. Anschluss Agglomeration Burgdorf sowie des unteren Emmentals an die A1. Ermöglicht eine grossräumige Umfahrung der Agglomeration Bern Richtung Oberland.
GL	Endpunkt in Glarus <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 2 km</li> </ul>	Festlegung südlich von Glarus. Nach Ansicht GL Gleichbehandlung mit anderen Kantonshauptorten.

ZG	Anschluss Kantonshauptort Zug (Nordzufahrt Zug) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 2.5 km</li> </ul>	Aufnahme Nordzufahrt ins Nationalstrassen-Netz, da vorgeschlagene Erschliessung zu wenig direkt.
FR	Linienführung Seeland H10, Viadukt Kerzers, <ul style="list-style-type: none"> <li>• Längendifferenz ca. +2 km</li> </ul>	Strecke Kerzers - Müntschemier ist vorzuziehen (Zustand vor EXPO.02). Falls sichergestellt ist, dass in jedem Fall das Kerzersviadukt in Bundesbesitz verbleibt, kann der Kanton die Route Murten - Ins im Nationalstrassennetz akzeptieren. Bund. Begleitmassnahmen sind in diesem Fall zu ergreifen, insbesondere ist eine Verbesserung der Anschlussbauwerke der N1 in Löwenberg vorzunehmen. Zudem muss sichergestellt werden, dass die Strasse Murten - Ins auch künftig Erschliessungsfunktionen sicherstellen kann.
FR	Murten - Düdingen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 15 km</li> </ul>	Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz. Erfüllt nach Ansicht FR die Sachplan-Kriterien 3 (Verbinden grossstädtische mit mittelstädtischer Agglomeration) und 6 (Redundanz).
FR/VD	Fribourg - Payerne (- Yverdon-les-Bains) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 20 km</li> </ul>	Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz. Erfüllt nach Ansicht FR/VD die Sachplan-Kriterien 3 (Verbinden grossstädtische mit mittelstädtischer Agglomeration) und 6 (Redundanz).
BL	H2 Pratteln - Liestal <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 10 km</li> </ul>	Verzicht auf Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz, falls Bedingungen nicht erfüllt werden (z.B. Finanzierung durch Bund, erhebliches Mitspracherecht bei Ausbauten).
BL	H18 Basel - Delémont <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 38 km</li> </ul>	Verzicht auf Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz, falls Bedingungen nicht erfüllt werden (z.B. Finanzierung durch Bund, erhebliches Mitspracherecht bei Ausbauten).
BL	Chienbergtunnel (Sissach) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 3 km</li> </ul>	Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz als integraler Bestandteil des Anschlusses Sissach sowie der Redundanz zur A2.
BL	H3 Pratteln - Auhafen, Rheinfelderstrasse <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 2.5 km</li> </ul>	Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz zur Anbindung des Rheinhafens Au (Gemeinde Muttenz) als Verkehrsanlage von gesamtschweizerischer Bedeutung.
SH	Schaffhausen - Barga <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 15 km</li> </ul>	Entlassung aus Nationalstrassen-Netz finanziell abfedern (Umbau), da zwei parallele Kantonsstrassen in wenig dicht besiedeltem Gebiet durch Entlassung N4 unzweckmässig und zu teuer im Unterhalt. Keine Vignettenpflicht auf J15.
SH	Bereich Verzweigung Mutzentäli <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 0.8 km</li> </ul>	Bereinigung Anschlussstellen, Verbleib der Strecke Verzweigung 3 Mutzentäli bis zum heutigen Anschluss 2 Schaffhausen-Schweizersbild, da sie die gleiche Bedeutung wie die heutige Strecke von der Verzweigung 3 Mutzentäli bis zum heutigen Anschluss Schaffhausen-Herblingen hat.
SG	A3b Zubringer Schmerikon (Rüti ZH - Reichenburg) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 17 km</li> </ul>	Keine Neuaufnahme, sondern Nachtrag Netzbeschluss, da mit Nationalstrassen-Geldern gebaut und betrieben (Erhalt des Status-Quo).
AG	Koblenz (unteres Aaretal) - zur A1 Anschluss Neuenhof <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 23 km</li> </ul> - und zur A3 Anschluss Brugg / Lupfig <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 10 km</li> </ul>	Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz. Definition als Sonderfall im Grundnetz wegen den überregionalen funktionalen Beziehungen der Strasse. Ausbau über eine Sonderfinanzierung. Zoll in Koblenz ist von schweizerischer Bedeutung (3. Rang neben BS/Weil und Thayngen).
AG	T5/N32 Hunzenschwil-Aarau <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 1 km</li> </ul>	Westlicher Anfangspunkt soll bei Rohrerstrasse liegen.
TG	T14 Bonau - Romanshorn <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 29 km</li> </ul>	Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz anstelle von T13 (Bodenseestrasse). Bessere Erschliessungswirkung, Seestrasse entlasten von internationalem Durchgangsverkehr N13. Verbleibende Abschnitte T13 für Nationalstrassen-Netz: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kreuzlingen Nord - Bottighofen</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Romanshorn - Arbon West.</li> </ul>
TG/SG	Arbon-West - Meggenhus <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 8 km</li> </ul>	In jedem Fall ins Nationalstrassen-Netz aufnehmen, da mit Nationalstrassen-Geldern gebaut und betrieben (Erhalt des Status-Quo).
TI	Mendrisio - Stabio <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 3 km</li> </ul>	Keine Neu-Aufnahme, sondern Nachtrag Netzbeschluss. BGE 112 Ib 543: Mendrisio - Stabio bereits Nationalstrasse; Ergänzung bis Gaggiolo nur 3 km.
TI	Bellinzona - Locarno bis Ascona <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge 8 km</li> </ul>	Verlängerung des Abschnitts bis Ascona. Begründung über diverse Kriterien des Sachplans Verkehr.
GE	Traversée du Lac (Variante noch unklar) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Länge ca. 8 km</li> </ul>	Aufnahme ins Nationalstrassen-Netz als Element zur Sicherstellung der Redundanz (Sachplan Verkehr).

Neben den Netzergänzungs- und -änderungswünschen der Kantone bestehen bei einem kleineren Kreis der Stellungnehmenden (VCS, Grüne, WWF, Greenpeace) aus unterschiedlichen Gründen Vorbehalte gegenüber den angewendeten Kriterien.

Die Stellungnehmenden aus den Regionen äussern sich zu den folgenden Netzelementen:

- H10: Der Verband der Gemeinden des Seebezirks beantragt, dass anstelle der H10 über Löwenberg die Verbindung über den Viadukt Kerzers – Müntschemier – Ins als Verbindung nach Neuenburg ins Nationalstrassennetz aufgenommen wird.
- Mendrisio – Stabio – Giaggiolo: Mit Ausnahme des Comitato Stabio Est beurteilen verschiedene lokale Organisationen die Aufnahme dieses Netzabschnitts sehr kritisch.
- Verbindung Locarno – Bellinzona: Der VCS Tessin sowie die SP TI sind auch gegenüber dieser Aufnahme ins Nationalstrassennetz sehr kritisch eingestellt, da die Strasse als Konkurrenz zum ÖV-Angebot gesehen wird.
- Oberlandstrasse (N34): VCS Zürich, LEO und eine Privatperson lehnen die Aufnahme der Oberlandstrasse ins Nationalstrassennetz ab. Der Ausbau des bestehenden Lückenschlusses zwischen Oberuster und Betzholz soll dem fakultativen Referendum unterstellt werden.
- Autoverladestrecken: VCS VS und VCS GR fordern die Aufnahme der Autoverladestrecken Simplon, Lötschberg und Vereina. Damit streben die Kantonalsektionen an, dass die Aufwendungen auf den Bahnverladestrecken über Nationalstrassengelder finanziert werden können.

### 2.2.3 Deckung finanzieller Mehrbedarf des Bundes für Unterhalt und Betrieb

*"Wie beurteilen Sie das beantragte Vorgehen zur Deckung des finanziellen Mehrbedarfs des Bundes:*

*a) für Unterhalt und Betrieb?"*

Übersicht	Ja	Nein	k.A.
• Kantone (und BPUK, FDK)	0	27	1
• Parteien	3	1	1
• Gesamtschweizerische Verbände	5	4	6
• Weitere (regionale Parteien und Verbände, Gemeinden, Private)	7	5	7

Die direkt betroffenen Kantone sowie BPUK und FDK lehnen den Vorschlag über die Finanzierungslösung via Kompensation kategorisch ab. Mehrheitlich wird bemängelt, dass die vom Bund abgeschätzten Kosten zu hoch seien. Ebenso wird die Kompensation direkt abgelehnt, da sie nicht dem Sinn der Neuverteilung der Finanzen und Aufgaben zwischen Bund und Kantonen (NFA) entspreche. Nach Ansicht der Kantone, BPUK und FDK verschiebt sich mit einer Kompensation das auf Anfang 2008 neu geschaffene Gleichgewicht zu Ungunsten der Kantone. Auch die politischen Parteien beziehen sich bei ihrer Argumentation auf die Neuverteilung von Finanzen und Aufgaben zwischen Bund und Kantonen: für die SVP ist die Kompensation nicht gangbar; FDP, CVP und SP erachten die

Kompensation des Betriebs und Unterhalts der neuen Nationalstrassen-Strecken als vorstellbar. Nach Ansicht der Parteien sollen lediglich betroffene Kantone zur Kompensation beitragen.

Einige Stellungnehmende bringen als Lösungsvorschlag ein, dass während einer Übergangsfrist die aufgelaufenen Überschüsse aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr für die Kompensation verwendet werden könnten unter Wahrung einer Schwankungsreserve von rund 500 Mio. Franken. Dieses Vorgehen würde erlauben, die umstrittene Höhe der Unterhalts- und Betriebskosten in einer Übergangsphase zu eruieren.

Einige Vernehmlassungsteilnehmer verzichten auf eine Stellungnahme mit dem Hinweis, dass diese Frage nur durch die betroffenen Kantone ernsthaft beantwortet werden könne.

#### 2.2.4 Deckung finanzieller Mehrbedarf des Bundes für Ausbau

*"Wie beurteilen Sie das beantragte Vorgehen zur Deckung des finanziellen Mehrbedarfs des Bundes: b) für den Ausbau?"*

Übersicht	Ja	Nein	k.A.
• Kantone (und BPUK, FDK)	0	28	0
• Parteien	0	4	1
• Gesamtschweizerische Verbände	1	7	7
• Weitere (regionale Parteien und Verbände, Gemeinden, Private)	6	6	7

Die Mehrheit der Stellungnehmenden lehnt die Regelung ab. Die Nicht-Konformität mit der Neuverteilung von Finanzen und Aufgaben zwischen Bund und Kantonen dient als Begründung. Die wenigen Befürworter berufen sich auf die zwingende Haushaltsneutralität für den Bund. Einige Vernehmlassungsteilnehmer verzichten auf eine Stellungnahme mit dem Hinweis, dass diese Frage nur durch die betroffenen Kantone ernsthaft beantwortet werden könne.

Einige Stellungnehmende rügen die nicht genügend transparent dargestellten möglichen Projekte des Ausbaues. Damit ist eine Beurteilung der finanziellen Deckung des Ausbaues nicht abschliessend möglich. Aus diesem Grund fordern die Stellungnehmenden eine Gesamtschau über die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes (Netzfertigstellung, Engpassbeseitigung, Netzausbau, Netzergänzungen). Einige Stellungnehmende wünschen die Weiterführung dieser Gesamtschau in eine verbindliche Investitionsplanung der Nationalstrassen.

Als Vorschlag bringt die SAB ein, den Verteilschlüssel der Mineralölsteuereinnahmen zwischen allgemeiner Bundeskasse und der Spezialfinanzierung Strassenverkehr zugunsten der Spezialfinanzierung zu verändern. Die Begründung sieht die SAB darin, dass die allgemeine Bundeskasse in den vergangenen Jahren, als Folge der stark gestiegenen Rohstoffpreise für Treibstoffe, bereits wesentliche Mehreinnahmen bei der Mehrwertsteuer erzielte und voraussichtlich weiterhin erzielen wird.

#### 2.2.5 Regelung Kantone ohne Nationalstrassen

*"Sind Sie mit der vorgeschlagenen Regelung für Kantone ohne Nationalstrassen einverstanden?"*

Übersicht	Ja	Nein	k.A.
• Kantone (und BPUK, FDK)	18	1	9
• Parteien	3	0	2
• Gesamtschweizerische Verbände	7	0	8
• Weitere (regionale Parteien und Verbände, Gemeinden, Private)	4	0	15

Die vorgeschlagene Regelung stösst auf Zustimmung. Einzig der Kanton BL beurteilt die Lösung als nicht einsichtig und nicht nachvollziehbar. Störend empfindet der Kanton BL, dass Kantone ohne Nationalstrasse beim Eigentumsübergang der Nationalstrassen gemäss der Regelung mit der Neuverteilung der Finanzen und Aufgaben zwischen Bund und Kantonen keine kostenlose Abtretung von Nationalstrassense Strecken an den Bund hinnehmen mussten. Zudem findet der Kanton BL ungerecht, dass

Kantone ohne Nationalstrassen auch weiterhin keine Kosten für das Nationalstrassenwerk tragen müssen. Nach Ansicht des Kantons BL profitieren diese Kantone ebenfalls von den Nationalstrassen und müssten allenfalls Kompensationsleistungen mittragen.

Einige der weiteren Stellungnehmenden stehen der vorgeschlagenen Lösung positiv gegenüber. Einige Vernehmlassungsteilnehmer verzichten auf eine Stellungnahme mit dem Hinweis, dass diese Frage nur durch die betroffenen Kantone ernsthaft beantwortet werden könne.

### 2.2.6 Rechtsänderungen bezüglich Eigentumsübertragung

*"Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Rechtsänderungen (Eigentumsübertragung)?"*

Übersicht	Ja	Nein	k.A.
• Kantone (und BPUK, FDK)	22	0	6
• Parteien	3	1	1
• Gesamtschweizerische Verbände	10	1	4
• Weitere (regionale Parteien und Verbände, Gemeinden, Private)	5	4	10

Die vorgeschlagenen Rechtsänderungen finden grossmehrheitlich Zuspruch. Gefordert wird ein Mitspracherecht der Kantone bezüglich der detaillierten Abgrenzungsfrage des Netzes (ZH) und ein speitatives Verfahren, um unklare Verhältnisse bezüglich Zuständigkeit zu vermeiden. Der Schweizerische Städteverband weist darauf hin, dass die unterhalb der Strassenoberfläche liegenden Werkleitungen als Eigentum bei den Städten verbleiben müssen. Allenfalls wäre nach Ansicht des Städteverbands die Errichtung einer Dienstbarkeit für den Bund und der Wegfall der Eigentumsübertragung die zu bevorzugende Lösung.

Der Kanton BL fordert eine Entschädigung für den getätigten Landerwerb der Kantone sowie die Einführung einer Übergangsfrist von beispielsweise 5 Jahren für noch nicht rechtsgültige Vorhaben. Weiter bringt der Kanton BL ein, dass mit der Eigentumsübertragung dem Kanton ausserordentliche Abschreibungen entstehen. Nach Ansicht des Kantons BL muss beim Eigentumsübergang eine für den Kanton finanziell tragbare Lösung vorliegen. Die Handelskammer beider Basel und das Komitee "Pro Bundesstrasse Basel-Jura" unterstützen den Kanton in Bezug auf diese Ansicht. Der Kanton VD verlangt eine konkrete Ausweisung der Auswirkungen auf die Kantone.

Unter den weiteren Stellungnehmenden stellen sich einige gegen die Regelung in Art. 4a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG). Sie lehnen die Kompetenzerteilung an den Bundesrat zur Änderung der Nationalstrassen-Klassierung ab. Sie bedauern, dass die Änderungen damit nicht referendumsfähig sind und befürchten, dass der Bund auf den neuen Netzabschnitten Projekte realisiert, welche bereits auf kantonaler Ebene Ablehnung erfahren.

### 2.2.7 Rechtsänderungen bezüglich der Übernahme laufender Projekte

*"Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Rechtsänderungen (Übernahme laufender Projekte)?"*

Übersicht	Ja	Nein	k.A.
• Kantone (und BPUK, FDK)	20	1	7
• Parteien	3	0	2
• Gesamtschweizerische Verbände	8	0	7
• Weitere (regionale Parteien und Verbände, Gemeinden, Private)	4	4	11

Kantone, Parteien und gesamtschweizerische Verbände begrüssen den Vorschlag grossmehrheitlich. Der Kanton BL schlägt vor, dass bei der Übernahme der Kanton Bauherr bleibt, der Bund jedoch vollständig in die Finanzierung eintritt. Absicht ist dabei, dass kein Stillstand in Planungs- und Ausführungsarbeiten erfolgt.

### 2.2.8 Weitere Bemerkungen

*"Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?"*

- Die Auswirkungen auf Städte und Gemeinden sind nach Ansicht des Schweizerischen Städteverbands noch zu wenig untersucht. Auf Stadtgebiet waren vor der Umsetzung der Neuverteilung der Finanzen und Aufgaben zwischen Bund und Kantonen teilweise die Städte für die Nationalstrassen verantwortlich. In den engen räumlichen Verhältnissen der Städte fordert der Städteverband die Zulassung von reduzierten Dimensionierungsgrössen.
- Die Alpeninitiative betrachtet die Aufstockung des Personaletats beim ASTRA als zu umfangreich. Sie verlangt eine Beschränkung auf 30 Stellen. Andererseits sei jedoch der Stellenetat beim BAFU nicht um eine, sondern um drei Stellen zu erhöhen, um die Prüfung von Nationalstrassenprojekten sicherzustellen.
- Diverse Stellungnehmende (Grüne, VCS, WWF, weitere) lehnen die Aufnahme eines wesentlichen Teils der Nationalstrassen 3. Klasse ab (Hirzelstrasse, H10 Seeland, Zürcheroberslandstrasse, T13 Bodenseestrasse, Locarno-Bellinzona, H18 Laufental, H17 Zubringer Glarus). Hintergrund bildet dabei die Ausgangslage, dass mit dem Ermächtigungsartikel 4a, der den Bundesrat 3. Klassestrassen in eigener Kompetenz aufklassieren kann. Mit der Ablehnung der Aufnahme dieser Strecken in das Nationalstrassennetz soll der Ausbau dieser Strecken in leistungsfähigere Strassen unterbunden werden. Zudem wollen die Stellungnehmenden damit dem regionalen und kantonalen Volkswillen gegen den Ausbau auf nationaler Ebene Respekt verschaffen. Im gleichen Zusammenhang besteht der Wunsch, dass der Netzbeschluss zum Beispiel durch die Aufnahme als Anhang des Nationalstrassengesetzes referendumsfähig wird.
- Einige Stellungnehmende fordern gleichzeitig mit der Anpassung des Nationalstrassennetzes auch die Festlegung des Hauptstrassennetzes. Durch die Überführung von einem beachtlichen Teil von Hauptstrassen ins Nationalstrassennetz wird das Hauptstrassennetz verkürzt. Der Verkürzung stehen Neuaufnahmen ins Hauptstrassennetz gegenüber, ebenfalls ausgelöst durch die Anforderungen aus dem Sachplan Verkehr. In beiden Fällen (Entlassung und Aufnahme Hauptstrassennetz) sind die Kantone - insbesondere finanziell - betroffen. In der Folge wurden auch einige Begehren zur Neu-Aufnahme von Strecken ins Hauptstrassennetz gestellt.

### **3. Liste der Vernehmlassungsadressaten mit eingereichten Stellungnahmen**

#### **3.1. Kantone**

- Regierungsrat des Kantons Zürich
- Regierungsrat des Kantons Bern
- Regierungsrat des Kantons Luzern
- Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri
- Regierungsrat des Kantons Schwyz
- Regierungsrat des Kantons Obwalden
- Landammann und Regierungsrat des Kantons Nidwalden
- Regierungsrat des Kantons Glarus
- Regierungsrat des Kantons Zug
- Le conseil d'État du Canton de Fribourg
- Regierungsrat des Kantons Solothurn
- Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt
- Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft
- Regierungsrat des Kantons Schaffhausen
- Regierungsrat des Kantons Appenzell Ausserrhoden
- Landammann und Standeskommission des Kantons Appenzell Innerrhoden
- Regierung des Kantons St. Gallen
- Regierung des Kantons Graubünden
- Regierungsrat des Kantons Aargau
- Regierungsrat des Kantons Thurgau
- Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino
- Le conseil d'État du Canton de Vaud
- Le conseil d'État du Canton du Valais
- Le conseil d'État du Canton de Neuchâtel
- Le conseil d'État du Canton de Genève
- Le conseil d'État du Canton du Jura
- Konferenz der kantonalen Finanzdirektorinnen und Finanzdirektoren FDK
- Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK

#### **3.2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien**

- CVP Christlichdemokratische Volkspartei der Schweiz
- FDP Freisinnig-Demokratische Partei der Schweiz
- SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz
- SVP Schweizerische Volkspartei
- Grüne Partei der Schweiz

### 3.3. Verbände

- Schweizerischer Gemeindeverband SGemV, Solothurnstrasse 22, 3322 Schönbühl-Urtenen
- Schweizerischer Städteverband SSV, Florastrasse 13, 3000 Bern 6
- SAB Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete, Seilerstrasse 4, 3001 Bern
- Schweizerischer Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband SEV, Zentralsekretariat, Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6
- economiesuisse, Verband der Schweizer Unternehmen, Hegibachstrasse 47, 8032 Zürich
- Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Schwarztorstrasse 26, 3001 Bern
- TCS Zentralsitz, Politik & Wirtschaft, Chemin de Blandonnet 4, 1214 Vernier / Genève
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Aarberggasse 61, 3001 Bern
- Alpen-Initiative, Herrengasse 2, 6460 Altdorf 1
- WWF Schweiz, Hohlstrasse 110, Postfach, 8010 Zürich
- Greenpeace Schweiz, Postfach, 8031 Zürich
- Fachverband Infra Weinbergstrasse 49, 8042 Zürich
- Centre Patronal, Route du Lac 2, 1094 Paudex
- strasseschweiz Verband des Strassverkehrs FRS, Mittelstrasse 32, Postfach 8224, 3001 Bern
- AGVS Auto Gewerbe Verband Schweiz, Mittelstrasse 32, 3001 Bern

### 3.4. Weitere

#### Gemeinden

- Conseil Administratif Ville de Genève, Palais Eynard, Rue de la Croix-Rouge 4, 1211 Genève 3

#### Regionale Organisationen

- Comitato a favore del completamento della Superstrada Stabio est – Gaggiolo SPA 394, CP 461, 6902 Paradiso
- Verband der Gemeinden des Seebezirks, Route de la Ritta 1, 1789 Lugnorre
- Komitee "Pro Bundesstrasse Basel-Jura", In den Reben 15, 4203 Grellingen
- Comitato contro la superstrada Stabio est – Giaggiolo, Casella Postale 78, 6854 San Pietro
- PS Partito Socialista Sezione ticinese del PSS, Piazza Governo 4, 6500 Bellinzona
- Associazione Traffico e Ambiente ATA, Sezione della Svizzera italiana, Piazza Indipendenza 6, 6501 Bellinzona
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS Sektion Aargau, Asylstrasse 1, 5000 Aarau
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS Sektion Zürich, Zypressenstrasse 76, Postfach 1179, 8040 Zürich
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS Sektion Wallis / Section Valais, Ebnetstrasse 21, 3982 Bitach
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS Sektion Graubünden, Segantinistrasse 19, 7000 Chur
- Fédération des Entreprises Romandes, 98, rue de Saint-Jean, Case postale 5278, 1211 Genève
- Verdi Partito ecologista svizzero Sezione del Mendrisiotto
- LEO Lebensraum Oberland, Postfach 1036, 8620 Wetzikon
- Handelskammer beider Basel, Verband der Industrie-, Handels- und Dienstleistungsfirmen in Basel-Stadt und Baselland, Aeschenvorstadt 67, Postfach, 4010 Basel
- PS Partito Socialista Sezione di Mendrisio, Casella postale 145, 6850 Mendrisio-Borga

#### Private

- BLS AG, Genfergasse 11, 3001 Bern
- Cereghetti Claudio, Via Motta 40, 6826 Riva San Vitale
- Kündig-Albrecht Hansruedi, Hofstrasse 95, 8620 Wetzikon