



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

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

Bern, 21. Juli 2022

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	3
1.1 Ausgangslage	3
1.2 Vernehmlassungsteilnehmende	3
1.3 Vorbemerkung über die Zusammenstellung der Eingaben	3
2. Zusammenfassung der Ergebnisse	4
3. Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragebogen	7
3.1 Grundzüge der Vorlage	7
3.2 Zu wenig berücksichtigte Themen	7
3.3 Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen	9
3.4 Vollständigkeit des STEP Nationalstrassen	10
3.5 Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023	12
3.6 Verpflichtungskredit für den Ausbauschnitt 2023 und für die Planung noch nicht beschlossener Projekte	13
3.7 Weitere Bemerkungen	13
4. Anhang 1: Liste der eingegangenen Stellungnahmen	15
5. Anhang 2: Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage	22

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage

Am 26. Januar 2022 beauftragte der Bundesrat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, zur „Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027, zum Ausbausritt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz“ eine Vernehmlassung durchzuführen. Diese wurde am 26. Januar 2022 eröffnet und dauerte bis zum 30. April 2022. Zur Vernehmlassung eingeladen wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die auf gesamtschweizerischer Ebene tätigen Wirtschaftsverbände und Organisationen, die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie weitere interessierte Kreise.

1.2 Vernehmlassungsteilnehmende

Insgesamt gingen 335 Stellungnahmen ein (siehe Anhang).

An der Vernehmlassung beteiligten sich 25 Kantone, die kantonale Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), acht der in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, fünf kantonale Parteien sowie 50 lokale Parteien. Hinzu kamen Stellungnahmen von drei gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, von fünf gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft sowie von 114 Organisationen und Vereinen, mehrheitlich aus den Gebieten Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und Landschaft. Weiter nahmen 45 Städte, Gemeinden, Agglomerationen und Regionen an der Vernehmlassung teil. Darüber hinaus beteiligten sich 79 Privatpersonen.

1.3 Vorbemerkung über die Zusammenstellung der Eingaben

Die teilweise umfangreichen Vorschläge für Änderungen, Präzisierungen und Ergänzungen werden im Folgenden gerafft und auf die wesentlichen Punkte bezogen dargestellt.

Zahlreiche Konsultierte haben sich zu zentralen Fragen und zu ihren Anliegen mehrmals geäußert: Beispielsweise ein erstes Mal im grundsätzlichen Teil ihrer Stellungnahme und ein zweites Mal beim Beantworten des Fragebogens. Auch finden sich gewisse Aspekte in mehreren Antworten wieder. Solche Mehrfach-Erwähnungen sind im Bericht nur einmal vertieft behandelt. Einige Konsultierte haben sich nur zu einzelnen Punkten der Vorlage geäußert. Einige Konsultierte haben sich in mehreren Stellungnahmen eingebracht – einzeln und in einem Verbund mit anderen. Mehrfachnennungen werden bei der Auswertung zusammengefasst. Stellungnahmen, die sich nicht oder nur entfernt auf die Vorlage beziehen, werden nicht berücksichtigt.

2. Zusammenfassung der Ergebnisse

Breite Zustimmung zu den Grundzügen der Vorlage

Die Vorlage findet bei den Konsultierten breite Zustimmung. Die Notwendigkeit, finanzielle Mittel für den Betrieb, den Unterhalt und den Ausbau (sowohl im Sinne von Anpassungen als auch im Sinne von Erweiterungen) zur Verfügung zu stellen, wird grossmehrheitlich unterstützt. Einige der Vernehmlassungsteilnehmenden heben die postulierte Priorisierung des Betriebs und Unterhalts hervor und beantragen Zurückhaltung beim Ausbau der Nationalstrassen oder fordern die konsequente Förderung alternativer Verkehrsmittel.

Gegensätzliche Kritik an der Bewertungsmethode

Verschiedentlich wird bemängelt, dass die angewendete Bewertungsmethode Projekte in ländlichen Regionen und Berggebieten benachteilige. Betroffen seien davon vor allem die NEB-Vorhaben. Zurückzuführen sei dieser Umstand auf die übergeordneten Strategien und Ziele des Bundes, die den Ausbau von Strassen generell erschweren. Andere Kreise fordern eine stärkere Gewichtung der Umweltindikatoren und die Berücksichtigung höherer Kosten pro Tonne CO₂-Äquivalent. Sie kritisieren, dass die zu Grunde gelegten Verkehrsperspektiven des UVEK noch nicht beschlossene Projekte enthalten.

Unterschiedliche Auffassung zur generellen Ausrichtung

Mehrere Teilnehmende fordern die generelle Eindämmung der Verkehrsnachfrage auf den Nationalstrassen und eine stärkere Berücksichtigung des Klima- und Umweltschutzes. Sie fordern, dass die Umnutzung von Pannestreifen ins Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) aufgenommen und damit dem Referendum unterstellt werde. Andere sehen es genau umgekehrt. Sie monieren, dass die Erweiterung der Nationalstrassen viel zu langsam erfolge und sind gegen die Finanzierung von Umweltschutzmassnahmen mit Geldern aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Sie begrüssen die Umnutzung von Pannestreifen, um Verkehrsentgässe rasch zu lindern. Zudem sprechen sie sich gegen Mobility Pricing und Carpooling aus und fordern Lösungen, die keine Verkehrsbeschränkungen zur Folge haben.

Einzelne Rückmeldende verlangen, dass die längerfristige Weiterentwicklung der Nationalstrassen weiterhin in einer Langfristperspektive für die Nationalstrassen festgeschrieben wird.

Staatsebenenübergreifende Abstimmungen und mehr Informationen zur Schnittstellenproblematik gefordert

Zahlreiche Rückmeldungen verlangen, dass die Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Umwelt auf allen Staatsebenen sichergestellt wird. Die gewünschte räumliche Entwicklung bleibe aber Sache der Kantone; das Raumkonzept Schweiz stelle für die nötige räumliche Abstimmung lediglich eine Orientierungshilfe des Bundes dar.

Einige Stellungnahmen wünschen mehr Informationen über den Ausweichverkehr von den Nationalstrassen, der das nachgelagerte Strassennetz bei Verkehrsüberlastungen immer stärker beeinträchtigt.

Überlegungen zur Kompensation der wegfallenden Mineralölsteuerabgaben und zur Beschleunigung der Verfahren gefordert

Mehrere Teilnehmende verlangen vom Bund, er soll aufzeigen, wie die Speisung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sowie der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) nach der schrittweisen Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte erfolgen soll.

Einige Rückmeldungen fordern einen stärkeren Einbezug von Elektrofahrzeugen zur Finanzierung des NAF und eine Umlagerung der Bundesbeiträge an die Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen zugunsten des Ausbaus und des Unterhalts der Nationalstrassen sowie der Engpassbeseitigung.

Zudem soll der Bund Lösungen zur Beschleunigung der Verfahren vorschlagen. Damit solle verhindert werden, dass Einsprachen und Blockaden die Umsetzung von Projekten verzögern, die das Parlament bereits freigegeben hat.

Ausführungen zum Zahlungsrahmen mehrheitlich als nachvollziehbar erachtet

Die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden befürwortet den ausgewiesenen Zahlungsrahmen und können die Ausführungen des Bundesrates nachvollziehen.

Eine Partei verlangt, dass auf die Kürzung der finanziellen Mittel aus den Effizienzsteigerungen im Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen von jährlich 200 Millionen Franken verzichtet und der Zahlungsrahmen entsprechend erhöht wird.

Vereinzelte Kantone fordern, dass die bisher nicht für die NEB-Strecken verwendeten Beiträge der Kantone an die NEB-Strecken erneut den NEB-Strecken zugewiesen oder zur kostenlosen Bereitstellung von Normen im Bereich des Strassenverkehrs verwendet werden.

Höhe des Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2023 nicht in Frage gestellt; unterschiedliche Auffassungen zur Höhe des Kredits für Planung und Landerwerb

Die Höhe des beantragten Verpflichtungskredits für den Ausbauschritt 2023 wird mehrheitlich nicht infrage gestellt.

Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende wünschen, dass die finanziellen Mittel in Höhe von 300 Millionen Franken für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten und den Landerwerb allenfalls erhöht werden, um insbesondere die Bauvorhaben auf den NEB-Strecken ausreichend abklären und vorantreiben zu können. Andere fordern die Streichung der 300 Millionen Franken für die Planung und den Landerwerb aus dem Verpflichtungskredit. Sie lehnen den vorsorglichen Landerwerb für Nationalstrassenprojekte ab.

Grossmehrheitliche Zustimmung zum Umfang des ursprünglichen STEP Nationalstrassen

Die vorgeschlagene Fortschreibung des ursprünglichen STEP Nationalstrassen (STEP Nationalstrassen ohne Berücksichtigung der NEB-Strecken) einschliesslich der Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschritt 2023 werden grossmehrheitlich mitgetragen. Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende beantragen die Aufnahme zusätzlicher respektive die Erweiterung bestehender Projekte oder fordern die Zuteilung einzelner Vorhaben in einen früheren Realisierungshorizont oder in den Ausbauschritt 2023. Einige wenige Stellungnehmende empfinden das STEP grundsätzlich als überladen und sprechen sich gegen zahlreiche Erweiterungsprojekte aus. Auch die vorgeschlagene Aufnahme der fünf Projekte in den Ausbauschritt 2023 lehnen sie gänzlich oder teilweise ab.

Zustimmung zur Aufnahme von drei NEB-Vorhaben; kontroverse Haltungen zu den NEB-Vorhaben mit Vertiefungsbedarf

Die Aufnahme der drei Erweiterungsprojekte Lückenschliessung Zürcher Oberlandautobahn, Umfahrung Netstal und Collegamento autostradale, Bellinzona – Locarno ins STEP Nationalstrassen wird mehrheitlich unterstützt. Dasselbe gilt für die NEB-Vorhaben, die der Bundesrat nicht weiterverfolgen will.

Mehrere Vernehmlassungsteilnehmende, insbesondere die betroffenen Standortkantone, weisen den vorgeschlagenen Verzicht auf die Aufnahme der sieben NEB-Vorhaben mit Vertiefungsbedarf entschieden zurück. Sie verlangen die sofortige Aufnahme der kantonalen Projekte ins STEP Nationalstrassen. Andere unterstützen das vorgeschlagene Vorgehen des Bundesrates und mahnen zur Zurückhaltung bei der Aufnahme zusätzlicher Strassenprojekte ins STEP Nationalstrassen oder äussern sich klar gegen die Realisierung dieser Strassenprojekte.

Anpassung Netzbeschluss nicht in Frage gestellt

Die vorgeschlagene Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz im Raum Zürich (Streichung des «Y-Zürich») findet breite Zustimmung. Die Stadt Zürich beantragt ergänzend, dass die Pfingstweidstrasse zwischen dem Hardturm und der Hardbrücke aus dem Nationalstrassennetz gestrichen wird.

3. Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragebogen

3.1 Grundzüge der Vorlage

Der Grundtenor zu den Grundzügen der Vorlage ist positiv. Die grosse Mehrheit (u.a.¹ BPUK, AG, BL, BS, BE, FR, GE, GR, JU, LU, NE, NW, SH, SZ, SO, SG, TI, UR, VD, VS, ZG, ZH sowie die Mitte, EDU, EVP, FDP, SP, SVP, Schweizer Gewerbeverband, Schweizer Städteverband) der Konsultierten stimmt den Ausführungen in den Vernehmlassungsunterlagen grundsätzlich zu. Besonders grosser Zuspruch findet die Priorisierung von Betrieb und Unterhalt vor Kapazitätserweiterungen. Einige politische Parteien (u.a. SVP, FDP, die Mitte, EDU), direkt betroffene Kantone und Wirtschaftsorganisationen sprechen sich generell für mehr zusätzliche Kapazitätserweiterungen aus. Andere politische Parteien (u.a. SP, Grüne, Grünliberale, EVP) und Umweltorganisationen stehen weiteren Kapazitätserhöhungen auf den Nationalstrassen kritisch oder gar ablehnen gegenüber. Einzelne von ihnen sprechen sich grundsätzlich gegen jede Kapazitätserweiterung der Nationalstrassen aus und fordern die konsequente Förderung alternativer Verkehrsmittel. Wieder andere sind mit den Grundzügen einverstanden, beantragen jedoch in gewissen Punkten Ergänzungen und Anpassungen.

3.2 Zu wenig berücksichtigte Themen

Zahlreiche Stellungnahmen erwähnen Themen, die noch hätten berücksichtigt werden sollen. Die restlichen Konsultierte äussern sich nicht zur Frage oder erachten die Vorlage als vollständig.

Die Aspekte, die aus Sicht der Vernehmlassungsteilnehmenden zu wenig Beachtung gefunden haben, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Langfristperspektive

Einzelne Konsultierte (u.a. SVP und Economiesuisse) verlangen die erneute Aufnahme einer Langfristperspektive in die Vorlage. Sie sei nötig, um die langfristigen Absichten des Bundesrates zur Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes sichtbar zu machen. In der letzten Botschaft sah die Langfristperspektive vor, das Nationalstrassennetz innerhalb und zwischen den metropolitanen sowie den grossstädtischen Gebieten konsequent auf mindestens 2×3 Spuren auszubauen. In der aktuellen Botschaft fehlen Aussagen zur langfristigen Ausrichtung der Nationalstrassen.

Alternativen zu Kapazitätserweiterungen

Einige Konsultierte (u.a. SP, Grüne, Umweltverbände, FSU) wünschen, dass Alternativen zur Erweiterung der Kapazitäten auf dem Nationalstrassennetz mehr Beachtung geschenkt werden. Überlastungen des Strassennetzes sollen mit der Einführung eines Mobility Pricing oder der Förderung von Carpooling begegnet werden. Sie fordern den Bund auf, die höhere Belegung der Fahrzeuge mit Anreizen zu unterstützen und die Entwicklung von Verkehrsdrehscheiben voranzutreiben, um die Verschiebung des Modalsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu unterstützen. Elemente wie Carpooling oder Park+Pool-Plätze seien frühzeitig zu planen und nicht in den nächsten Ausbauschnitt zu verschieben.

Andere Konsultierte (u.a. SVP, FDP, TCS) sprechen sich gegen Mobility Pricing und Carpooling aus. Fahrleistungsbezogene Abgaben würden die Motorfahrzeugbesitzer einseitig höher belasten. Nach ihrer Auffassung ist die Steuerung des Verkehrsaufkommens über den Preis und die Reservierung von Fahrspuren auf einem flächig überlasteten Strassennetz eine Massnahme, die eine eingehende politische Debatte erfordert und nicht im Rahmen einer Investitionsplanung behandelt werden kann. Sie fordern den Bundesrat auf, Lösungen zu finden und umzusetzen, die ohne Verkehrsbeschränkungen auskommen.

¹ Die Aufzählungen in den Klammern sind nicht abschliessend.

Berücksichtigung weiterer Projekte im STEP Nationalstrassen

Verschiedene Konsultierte, insbesondere die betroffenen Kantone und Gemeinden, wünschen Aussagen zur Umsetzung konkreter Vorhaben, die neben den Erweiterungsprojekten des STEP Nationalstrassen in Planung sind. Es handelt sich hierbei vor allem um Anschlussvorhaben und um Projekte zur Umnutzung von Pannestreifen (PUN).

Die Umnutzung von PUN-Projekten wird kontrovers gesehen. Einige Konsultierte (u.a. SVP, Unternehmerverbände) begrüßen die relativ rasch umsetzbare Massnahme zur Linderung von Verkehrsengpässen. Andere (u.a. SP, Grüne) lehnen PUN ab. Aus ihrer Sicht sind PUN-Projekte kapazitätssteigernde Massnahmen, die ins STEP Nationalstrassen aufzunehmen und so dem Referendum zu unterstellen sind. Sie fordern, dass zusätzliche Fahrstreifen aus PUN-Projekten als Carpool-Lanes genutzt werden und nur von Autos mit mindestens zwei Insassen benutzt werden dürfen.

Staatsebenenübergreifende Abstimmung der Planungen

Einige Stellungnahmen (u.a. BPUK, BE, FSU) bemängeln die Abstimmung der Bundesvorhaben auf nationaler, kantonaler und lokaler Ebene. Bei nationalen Planungen habe der Bund die Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Umwelt auf allen Verwaltungsebenen sicherzustellen. Aus der Vernehmlassungsvorlage gehe noch zu wenig hervor, inwieweit diese Abstimmung erfolgt sei. Diese Konsultierten erwarten, dass für die Fortschreibung des STEP Nationalstrassen insbesondere die Agglomerationsprogramme und die dazugehörigen Zukunftsbilder mit den angestrebten Siedlungs- und Verkehrsentwicklungen eine zwingende Grundlage darstellt.

Andere Konsultierte (u.a. AR) weisen darauf hin, dass die Raumordnung Sache der Kantone und nicht des Bundes sei. Das Raumkonzept Schweiz stelle hierfür lediglich eine Orientierungshilfe des Bundes dar.

Schnittstellen zu nachgelagerten Strassen

Einige Stellungnehmende (u.a. BPUK, TCS) möchten mehr Informationen zum Ausweichverkehr, der das nachgelagerte Strassennetz bei Überlastungen der Nationalstrassen zunehmend belastet sowie zur Funktionsfähigkeit der Nationalstrassenanschlüsse an der Schnittstelle zwischen der Nationalstrasse und dem nachgelagerten Strassennetz. Dazu sei ein Monitoring einzuführen und umzusetzen.

Beschleunigte Umsetzung der freigegebenen Projekte

Ein Fachverband (TCS) erwartet vom Bund mehr Effizienz bei der Verwendung der finanziellen Mittel für die Anpassung von regelmässig überlasteten Autobahnabschnitten. Die Vergangenheit habe gezeigt, dass Einsprachen und andere Blockaden die Umsetzung von Projekten, die das Parlament bereits freigegeben habe, regelmässig verzögern. Der Fachverband fordert einen Massnahmenplan, einschliesslich gesetzlicher Massnahmen, in dem der Bundesrat aufzeigt, wie er die Blockierung von freigegebenen Projekten begrenzen und die zuverlässige Umsetzung des STEP Nationalstrassen erhöhen will.

Ersatz der Mineralölsteuerabgaben; Anliegen zur künftigen Speisung des NAF

Verschiedene Konsultierte (u.a. Parteien, BPUK, Kantone) weisen darauf hin, dass die Einnahmen des Bundes aus den Mineralölsteuerabgaben durch die fortschreitende Elektrifizierung der Fahrzeugflotte kontinuierlich sinken werden. Sie stellen fest, dass es mittelfristig ein neues Modell für die Finanzierung der Strasseninfrastruktur brauche. Der Bundesrat solle aufzeigen, wie die Speisung des Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) sowie der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) künftig erfolgen soll.

Einige Stellungnehmende (u.a. BPUK, SVP) fordern einen stärkeren Einbezug der Elektrofahrzeuge in die Finanzierung der Strasseninfrastruktur. Darüber hinaus fordern sie den Bundesrat auf, die Kosten für die Benutzung der Mobilitätsinfrastrukturen verursachergerecht und verkehrsträgerunabhängig auf die Benutzer zu verteilen und sämtliche Verkehrsträger und sämtliche Pendlergruppen (z.B. auch Benutzer von Verbundabonnements) gleichermaßen miteinbeziehen.

3.3 Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen

Eine grosse Mehrheit erachtet die Aussagen zum Zahlungsrahmen als nachvollziehbar und ist mit dem vorgeschlagenen Umfang einverstanden (u.a. BPUK, die Mitte, FDP, Grünliberale, SVP, Schweizerische Städteverband, Swissmem, SGB). Dennoch haben Vernehmlassungsteilnehmende verschiedene Bemerkungen zur Finanzierung eingereicht.

Höhe des Zahlungsrahmens

Für die SVP ist nicht einsichtig, warum durch Effizienzsteigerungen im Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Nationalstrassen jährlich 200 Millionen Franken eingespart werden sollen. Sie sieht Effizienzsteigerungen als Daueraufgabe, spricht sich daher gegen die vorgeschlagene, jährliche Verminderung des Mittelbedarfs um 200 Millionen Franken aus und beantragt den Zahlungsrahmen um diesen Betrag zu erhöhen.

Die SVP und wirtschaftsnahe Organisationen verlangen eine sofortige Umlagerung der Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen zugunsten des Ausbaus und Unterhalts sowie der Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen.

Der TCS fordert mehr Mittel, um die Kapazitätsauslastung zu verbessern, der Überalterung entgegenzuwirken und die Verlängerung des Netzes zu bewältigen. Der Kanton GE beantragt, dass der Zahlungsrahmen erhöht wird, um einen jährlichen Betrag an die Kosten der Forschung und Normung im Strassenwesen zu decken.

Auto-Schweiz wünscht, dass allfällige Versorgungsunsicherheiten und Kosteneffekte der aktuellen unterschiedlichen Krisen antizipiert werden und daher der Zahlungsrahmen ausreichend gross sein solle.

Verwendung der finanziellen Mittel

Einige politischen Parteien (u.a. SP, Grüne, Grünliberale, EVP) und Umweltorganisationen befürworten die Finanzierung von Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung, zur Minimierung von Klima- und Umweltbelastung sowie zur Verringerung des Verkehrsaufkommens. Im Rahmen des Strassenunterhalts und Ausbaus sollen flankierende Massnahmen wie Temporeduktionen geprüft und bis zu einer Sanierung angeordnet werden. Die Finanzierung soll aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) erfolgen. Die SVP hingegen ist gegen die Finanzierung von Lärmschutzmassnahmen, Wildtierpassagen und Filtration von Strassenabwasser mit finanziellen Mitteln aus dem NAF. Umgekehrt verhält es sich mit den Ausgaben für die Umnutzung von Pannestreifen; SP, Grüne, WWF, Greenpeace, VCS lehnen sie ab, SVP und Wirtschaftsorganisationen befürworten sie.

Die beabsichtigte Produktion erneuerbarer Energien auf Flächen der Nationalstrasseninfrastruktur wird begrüsst. Die BPUK geht weiter und erwartet vom Bund/ASTRA eine aktivere Haltung. Optimierungsmassnahmen wie Lärmschutzmassnahmen, Überdachungen von Nationalstrassen oder Photovoltaikanlagen, die einen wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Zusatznutzen stiften, seien systematisch zu prüfen und in die Projekte zu integrieren. Für die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz ist nicht ersichtlich, welcher Anteil der Mittel aus dem Zahlungsrahmen für die Verträglichkeit, die Biodiversität und die Produktion von erneuerbarer Energie eingesetzt werden. Sie möchte, dass diese Aufwendungen separat ausgewiesen werden.

Die Kantone FR, NE und GE sind der Auffassung, dass die Beiträge der Kantone an die NEB-Strecken bisher nicht ausgeschöpft wurden. Sie wünschen, dass die bisher nicht genutzten Beiträge wieder den NEB-Strecken zugewiesen oder für andere Zwecke verwendet werden, die für die Kantone und Gemeinden relevant sind. Mit diesen Beiträgen sollen auch die Forschung und die Normierungsarbeiten für eine kostenlose Bereitstellung der Normen im Strassenwesen finanziert werden.

3.4 Vollständigkeit des STEP Nationalstrassen

Der Umfang der vorgeschlagenen Fortschreibung des STEP Nationalstrassen ohne Berücksichtigung der Vorhaben auf den NEB-Strecken wird grossmehrheitlich (u.a. BPUK, die Mitte, Grünliberale, SVP; EDU, EVP, FDP, Schweizerische Städteverband, Economiesuisse, Schweizerischer Bau- und Ingenieureverband) nicht infrage gestellt.

Kontrovers diskutiert wird der vom Bundesrat vorgeschlagene Verzicht auf die Aufnahme der sieben NEB-Projekte der Kantone mit Vertiefungsbedarf. Insbesondere die direkt betroffenen Kantone (AI, AR, BL, JU, SG, TG) lehnen ihn ab. Fünf Kantone (AI, AR, BL, JU, TG) sind mit den Bewertungsergebnissen des Bundesrates, insbesondere in Bezug auf ihre eigenen Projekte auf den NEB-Strecken, nicht einverstanden und lehnen den vom Bundesrat vorgeschlagene Umfang des STEP Nationalstrassen deshalb ab.

Umfang des STEP Nationalstrassen auf dem bisherigen Netz (ohne NEB-Strecken)

Einzelne Kantone fordern die Aufnahmen zusätzlicher respektive die Erweiterung bestehender Projekte:

BE N5, Aufnahme Twann-Tunnel

LU N2, Sicherstellung der Finanzmittel zur städtebaulichen Aufwertung (ganze oder teilweise Überdeckung Tunnel Schlund - Portal Süd Tunnel Bypass). Der Kanton LU beantragt zudem, dass der Ausbau des Anschlusses Buchrain bereits im Zusammenhang mit dem 6-Spur-Ausbau Verzweigung Rotsee–Buchrain realisiert wird.

NE N20, Forderung, dass eine direkte Verbindung zur N5 in Richtung Lausanne geprüft wird. Dies würde das nachgelagerte Netz vom Verkehr entlasten.

NW N2, Aufnahme eines durchgängigen Ausbaus zwischen Horw und Hergiswil auf 3 Fahrstreifen in den Realisierungshorizont 2040

ZG: N14, Aufnahme der Velobahn Cham - Baar als Testprojekt in den RH 2030

SP und Grüne sowie Umwelt- und strassenkritische Verbände sprechen sich gegen zahlreiche Erweiterungsprojekte aus. Explizit genannt werden folgende Projekte aus dem STEP Nationalstrassen (ohne Berücksichtigung der NEB-Strecken):

- In Neuenburg, N20: Umfahrungen Le Locle und La Chaux-de-Fonds (bereits verbindlich beschlossen)
- In Bern N1 Weyermannshaus – Wankdorf und N6 Muri – Rubigen
- In Aargau N1 Aarau-Ost – Birrfeld
- Im Tessin N2 Lugano-Sud – Mendrisio

Einige Konsultierte (u.a. SP, Grüne) verlangen, dass Pannestreifenumnutzungen ins STEP Nationalstrassen zu integrieren und so dem Referendum zu unterstellen seien.

Umgang mit den NEB-Vorhaben der Kantone

Generelle Einschätzung

Die grosse Mehrheit der Stellungnehmenden sind mit der vorgeschlagenen Zuteilung der NEB-Vorhaben einverstanden oder äussern sich nicht dazu. Zwölf Konsultierte lehnen sämtliche Erweiterungsprojekte auf den Nationalstrassen ab und sprechen sich gegen die Aufnahme jeglicher NEB-Vorhaben ins STEP Nationalstrassen aus.

SVP, FDP, die Mitte, EDU, die betroffenen Kantone, Gemeinden und Bezirke sowie Wirtschafts-, Gewerbe- und Arbeitsverbände fordern die Aufnahme der sieben NEB-Vorhaben mit Vertiefungsbedarf ins STEP Nationalstrassen. Sie verlangen zudem eine Zuordnung in den prioritären Realisierungshorizont 2030 oder gar in den Ausbauschnitt 2023. SP, Grüne, Grünliberale, Umweltverbände

sowie Privatpersonen aus der Ostschweiz sind gegen den Bau der NEB-Vorhaben. Die EVP ist gegen den Bau der Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS), aber für die Umsetzung des Zubringers Appenzellerland.

Im Einzelnen sind folgende Rückmeldungen eingegangen:

NEB-Vorhaben, die ins STEP Nationalstrassen übernommen werden sollen

- **N15 Lückenschliessung Zürcher Oberlandautobahn:** Die Aufnahme des Projekts ins STEP Nationalstrassen findet breite Zustimmung und wird auch von den direkt Betroffenen (Kanton ZH, Region, Gemeinden, Unternehmen und Privatpersonen) vorbehaltlos mitgetragen. Viele, darunter der Kanton ZH, verlangen eine prioritärere Zuordnung des Projekts in den Realisierungshorizont 2030 (Vorschlag des Bundesrates: Realisierungshorizont 2040).
- **N17 Umfahrung Netstal:** Die Aufnahme des Projekts ins STEP Nationalstrassen findet insbesondere beim Kanton GL grosse Zustimmung. Der Kanton verlangt eine gemeinsame Planung und Abstimmung mit der Umfahrung Glarus, die unmittelbar an die Umfahrung Netstal anschliesse und zur Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse beitrage. Eine optimale Lösung für die Verbindung der beiden Umfahrungen sei zu suchen und es seien Finanzierungsmöglichkeiten zu prüfen. Die Grünen sowie Umwelt- und strassenkritische Verbände sprechen sich gegen die Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen aus.
- **N13 Collegamento autostradale, Bellinzona – Locarno:** Die Aufnahme des Projekts ins STEP Nationalstrassen findet insbesondere beim Kanton TI grosse Zustimmung. Die Grünen sowie Umwelt- und strassenkritische Verbände sprechen sich gegen die Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen aus, anerkennen jedoch zum Teil den Handlungsbedarf.

NEB-Vorhaben, die der Bund vor der Aufnahme ins STEP Nationalstrassen grundsätzlich überprüfen will (NEB-Vorhaben mit Vertiefungsbedarf)

- **N14 Hirzelverbindung:** Die betroffenen Kantone ZG und ZH können den Vorschlag des Bundes nachvollziehen. Die direkt betroffenen Gemeinden und lokale Organisationen lehnen den Verzicht auf die Aufnahme des Vorhabens ins STEP Nationalstrassen ab.
- **N18 Umfahrung Delémont, Umfahrung Laufen – Zwingen, Muggenbergtunnel mit dem Knoten Angenstein:** Die betroffenen Kantone, Gemeinden und Wirtschaftsorganisationen anerkennen zwar den vom Bundesrat ausgemachten Vertiefungsbedarf der kantonalen Vorhaben, verlangen aber die sofortige Aufnahme der Vorhaben ins STEP Nationalstrassen. Der Kanton JU beantragt die Zuteilung der drei kantonalen Vorhaben in den prioritären Realisierungshorizont 2030. Alle drei Kantone begrünnen die in Aussicht gestellte Korridorstudie N18 Delémont-Basel und wünschen eine zügige Durchführung.
- **N23 Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS):** Der Kanton TG, die betroffenen Gemeinden sowie zahlreiche lokale Verbände lehnen den Verzicht auf die sofortige Aufnahme der BTS ins STEP Nationalstrassen dezidiert ab. Sie verlangen die Aufnahme des Vorhabens in den prioritären Realisierungshorizont 2030. Strassenkritische Parteien und Organisationen sowie zahlreiche Privatpersonen äussern sich gegen das Vorhaben. Es sind etwa gleich viele zustimmende und ablehnende Stellungnahmen eingegangen.
- **N25 Zubringer Appenzellerland:** Das Vorhaben findet lokal eine grosse Zustimmung; es gibt nur einzelne Gegenstimmen. Die betroffenen Kantone äussern sich wie folgt zur Aufnahme der NEB-Vorhaben in der Ostschweiz ins STEP Nationalstrassen: SG: Zuteilung Zubringer Appenzellerland und BTS in den Realisierungshorizont 2030 oder Realisierungshorizont 2040, AI: Aufnahme Zubringer Appenzellerland, BTS und Umfahrung Herisau ins STEP Nationalstrassen, AR: Aufnahme Zubringer Appenzellerland und BTS in den Realisierungshorizont 2030.
- **N29 Umfahrung Bivio:** Der Kanton GR sowie die lokalen Behörden und Organisationen anerkennen den vom Bundesrat ausgemachten Vertiefungsbedarf des Vorhabens. Sie verlangen vom Bundesrat, dass die nötigen Grundlagen für die Aufnahme des Vorhabens ins nächste STEP Nationalstrassen geschaffen werden.

NEB-Vorhaben, die nicht weiterbearbeitet werden sollen

Die Zuteilung der NEB Vorhaben, die der Bundesrat nicht weiterbearbeiten will, wird grossmehrheitlich akzeptiert. Es gibt nur wenige abweichende Haltungen:

Der Kanton GR erwartet vom Bundesrat, dass die nötigen Grundlagen für die Aufnahme der Umfahrung Cunter/Savogning ins nächste STEP Nationalstrassen erarbeitet werden.

Für die NEB-Vorhaben, für die der Bundesrat keine Weiterbearbeitung vorsieht (z.B.: Thayngen–Herblingen, Umfahrung Mulegns, Umfahrung Cunter/Savognin), soll nach Ansicht der direkt Betroffenen im Rahmen der Unterhaltsplanungen nach Problemlösungen gesucht werden.

Weitergehende Massnahmen auf den NEB-Strecken

Der Kanton BE wünscht die Aufnahme der Verkehrssanierung Reichenbach auf der NEB-Strecke Spiez — Kandersteg ins STEP Nationalstrassen.

Der Kanton BL verlangt die Aufnahme der N22 zwischen den Verzweigungen Liestal und Sissach ins STEP Nationalstrassen. Er fordert den Bundesrat auf, auf dieser Strecke umgehend mit der Lösungssuche zu beginnen. Insbesondere im Raum Liestal seien umweltverträgliche Lösungen wie z. B. eine Verlegung der N22 in einen Tunnel zu prüfen.

Der Kanton SG wünscht, dass die Erweiterung der N15 zwischen Rapperswil und Neuhaus ins STEP Nationalstrassen aufgenommen und zusammen mit der Lückenschliessung der Zürcher Oberlandautobahn realisiert wird.

3.5 Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden ist mit der vorgeschlagenen Zuteilung einverstanden. Gewisse Kantone, Städte, Regionen und Verbände fordern eine höhere Priorisierung einzelner Vorhaben. Vereinzelt werden auch Rückstufungen beantragt.

Acht direkt betroffene Kantone fordern Anpassungen an der Zuordnung der Projekte zu den Realisierungshorizonten (RH):

- AG N1, 6-Spur-Ausbau Aarau West – Aarau Ost; weitere Realisierungshorizonte → Realisierungshorizont 2040
- GR N13, Reichenau–Rothenbrunnen; weitere Realisierungshorizonte → Realisierungshorizont 2030
- LU Autobahnanschluss Buchrain 6-Spur-Ausbau Verzweigung Rotsee-Buchrain; weitere Realisierungshorizonts → Realisierungshorizont 2030
- NW N2, Durchgängiger 3-Spur-Ausbau Horw - Hergiswil; weitere Realisierungshorizonte → Realisierungshorizont 2040
- SO N1, 6-Spur-Ausbau Kirchberg–Luterbach; weitere Realisierungshorizonte → spätestens Realisierungshorizont 2040
- SH N4, 2. Tunnelröhre am Cholfirst; weitere Realisierungshorizonte → Realisierungshorizont 2040.
- ZH N15, Lückenschluss Zürcher Oberlandautobahn; Realisierungshorizont 2040 → Realisierungshorizont 2030

Für den Fachverband Schweizer Raumplaner (FSU) ist der Umfang nachvollziehbar, jedoch nicht die Priorisierung der Projekte.

3.6 Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 und für die Planung noch nicht beschlossener Projekte

Der vorgeschlagene Umfang des Ausbauschritts 2023 und der damit verbundene Verpflichtungskredit werden grossmehrheitlich unterstützt. Kontrovers diskutiert wird die Höhe des Verpflichtungskredits für die Planung noch nicht beschlossener Projekte und den Landerwerb.

Die BPUK sowie einzelne Kantone und Organisationen wollen sicherstellen, dass genügend finanzielle Mittel für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten eingestellt werden. Sie gehen davon aus, dass die dafür vorgesehenen Mittel im Umfang von 300 Millionen Franken ausreichen, um insbesondere die Bauvorhaben auf den NEB-Strecken ausreichend abklären und vorantreiben zu können. Falls Zweifel daran bestehen, sei der entsprechende Verpflichtungskredit zu erhöhen.

Einige politischen Parteien (u.a. SP, Grüne) und Umweltverbände lehnen den vorsorglichen Landerwerb für Nationalstrassenprojekte ab. Sie beantragen, den Verpflichtungskredit um 300 Millionen Franken zu kürzen und den Buchstaben b von Artikel 1 des Bundesbeschlusses über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen und für die Planung von noch nicht beschlossenen Projekten zu streichen.

3.7 Weitere Bemerkungen

Kritik an der Bewertungsmethodik

Aus Sicht einiger politischer Parteien (u.a. SVP, FDP), Kantone, lokaler Behörden und Wirtschaftsverbände werden mit der angewendeten Bewertungsmethode Projekte in ländlich geprägten Regionen und in Berggebieten benachteiligt. Die NEB-Vorhaben seien davon in besonderem Masse betroffen. Um die Vergleichbarkeit sicherzustellen, fordern sie eine unterschiedliche Bewertung der NEB-Vorhaben und der bisher im STEP Nationalstrassen geführten Projekte. Die Konsultierten (u.a. BPUK) fordern die stärkere Gewichtung von Kriterien, die eine bessere Bewertung von Projekten in ländlich geprägten Räumen begünstigen. Namentlich genannt werden Potenziale für Innenverdichtung, die Reduktion der Lärm- und Luftbelastung zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verbesserung für strassengebundene ÖV-Angebote sowie Attraktivitätssteigerungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Einige politische Parteien (u.a. SP, Grüne, Grünliberale, EVP) und Umweltverbände fordern eine stärkere Gewichtung der Umweltindikatoren und die Überprüfung der Schadenskostensätze. Ergänzend zu berücksichtigen seien die negativen Auswirkungen der induzierten Verkehre aus Reisezeiteinsparungen (Rebound-Effekt).

Stellenwert der bundesrätlichen Strategien hinterfragen

Einige Parteien (u.a. SVP, FDP), Kantone, lokale Behörden und Wirtschaftsverbände monieren, dass diverse bundesrätliche Strategien – genannt werden namentlich das Raumkonzept Schweiz, der Sachplan Verkehr, Teil Programm, die Verkehrsperspektiven 2050, die langfristige Klimastrategie Schweiz, die Strategie Biodiversität Schweiz und die Bodenstrategie Schweiz – die Bewertung von Strassenprojekten negativ beeinträchtigen. Projekte in den ländlich geprägten Räumen seien besonders davon betroffen. Die meisten dieser Strategien hätten den parlamentarischen Prozess nicht durchlaufen und sollten deshalb für die Bundesverwaltung lediglich eine Orientierung über den Willen des Bundesrates darstellen und keine Behördenverbindlichkeit erlangen.

Kritik an den Verkehrsperspektiven des UVEK

Mehrere Konsultierte, namentlich SP, Grüne, WWF und Stiftung Landschaftsschutz Schweiz kritisieren, dass für die Ermittlung der Verkehrsperspektiven des UVEK die Projekte in den Realisierungshorizonten 2030 und 2040 bereits als realisiert angenommen werden. Aus ihrer Sicht sollten die Verkehrsperspektiven nur beschlossene und vom Parlament freigegebene Projekte enthalten.

Straffung der bundesinternen Prozesse

Die SVP, Economiesuisse sowie Vertreter aus Wirtschaft und Handel fordern, dass der Bundesrat nicht nur die Finanzierung der Nationalstrassen sicherstellt, sondern auch die schnelle Umsetzung von beschlossenen Projekten mit geeigneten Rahmenbedingungen unterstützt. Einzelne fordern die Streichung einer Ämterkonsultation innerhalb der Bundesverwaltung. Es solle lediglich eine einmalige Ämterkonsultation zu Beginn der Projektierung stattfinden, damit die Strassenprojekte von verwaltungsinternen Prozessen nicht unnötig verzögert werden und der Entscheid des Parlaments effizient umgesetzt werde.

Angesichts der erheblichen Blockaden, die bei bereits genehmigte Projekte aufgetreten seien, erachtet es der TCS als dringend angezeigt, konkrete Lösungen für eine viel schnellere Planung und Umsetzung von Ausbauprojekten zu suchen und umzusetzen.

Kontroverse Diskussionen zur Bodensee-Thurtal-Strasse

Zur Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) sind zahlreiche Stellungnahmen eingegangen. Die öffentlichen Stellen (Städte, Gemeinden, Bezirke und Kantone TG, SG, AR) sowie regionale Arbeitgeberverbände und regionale bürgerliche Parteien (FDP, die Mitte) fordern eine möglichst rasche Realisierung des Vorhabens. Laut diesen Stellungnahmen ist die BTS für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region unverzichtbar, umweltverträglich und vom Volk unterstützt.

Die Thurgauer Umweltverbände, einige politische Parteien (SP, Grüne, Grünliberale, EVP), regionale Gruppierungen und ein bäuerliches Komitee bekämpften den kantonalen Netzbeschluss (BTS und OLS). Viele Bürger, Kleinbetriebe und Umweltverbände sind dezidiert gegen die Umsetzung der BTS und bestärken die Einschätzung des Bundesrates. Laut diesen Stellungnahmen ist die BTS zu gefährlich, verbraucht zu viel Landwirtschafts-Land, fördert Staus in Richtung Winterthur-Zürich, konkurrenziert den ÖV, fördert die Zersiedelung und ist bezüglich Nutzen-Aufwand ungünstig. Einige BTS-Gegner sind nicht grundsätzlich gegen Strassenprojekte. Sie wollen ein kostengünstigeres, bodensparendes, besser etappierbares Projekt.

Ertüchtigung von Anschlüssen

Der Kanton Aargau möchte wissen ob Nationalstrassen-Anschlüsse im Zug von Projekten zur Engpassbeseitigung oder in Kombination mit der Umnutzung von Pannestreifen ertüchtigt werden.

Dank für die gut strukturierte Vorlage

Zahlreiche Konsultierte heben die aus ihrer Sicht gut strukturierte Vorlage hervor und bedanken sich für die Zusammenarbeit in den letzten Jahren.

4. Anhang 1: Liste der eingegangenen Stellungnahmen

1. Kantone/Cantons/Cantoni sowie BPUK/DTAP/DCPA (26)

- Aargau
- Appenzell Ausserrhoden
- Appenzell Innerrhoden
- Basel-Landschaft
- Basel-Stadt
- Bern/Berne
- Fribourg/Freiburg
- Genève
- Glarus
- Graubünden/Grischun/Grigioni
- Jura
- Luzern
- Neuchâtel
- Nidwalden
- Schaffhausen
- Schwyz
- Solothurn
- St. Gallen
- Thurgau
- Ticino
- Uri
- Vaud
- Wallis
- Zug
- Zürich
- Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK/DTAP/DCPA

2. Politische Parteien/partis politiques/partiti (63)

- BastA! (BS)
- Die Mitte Schweiz/Le Centre/ Alleanza del Centro (BE)
- Die Mitte Appenzell Innerrhoden (AI)
- Die Mitte Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Die Mitte Gossau-Arnegg (SG)
- Die Mitte Hinterland (AR)
- Die Mitte Kanton St.Gallen (SG)
- Die Mitte Region St.Gallen – Gossau (SG)
- Die Mitte Wetzikon (ZH)
- Die Junge Mitte Appenzell Ausserrhoden (AR)
- EDU Wetzikon (ZH)
- EVP Romanshorn-Salmsach (TG)
- EVP Thurgau (TG)
- FDP.Die Liberalen/PLR.Les Libéraux-Radicaux/PLR.I Liberali Radicali (BE)
- FDP.Die Liberalen Bezirk Hinwil (ZH)
- FDP.Die Liberalen Hinwil (ZH)
- FDP.Die Liberalen Appenzell Innerrhoden (AI)
- FDP.Die Liberalen Appenzell Ausserrhoden (AR)
- FDP.Die Liberalen Kanton St.Gallen (SG)
- FDP.Die Liberalen Stadt St.Gallen (SG)
- FDP.Die Liberalen Thurgau (TG)
- FDP.Die Liberalen Wetzikon (ZH)
- FLiG Gossau (SG)
- Grüne Partei der Schweiz/le Parti écologiste suisse/I Verdi (BE)
- Grüne Amriswil (TG)
- Grüne Thurgau (TG)

- Grüne Stadt und Region St.Gallen (SG)
- Grüne - I Verdi del Ticino (TI)
- Grüne – I Verdi del Ticino, Sezione del Mendrisiotto (TI)
- Junge Grüne Tessin (TI)
- Gruppo politico Sinistra e Verdi di Castel San Pietro (TI)
- l'Alternativa - Verdi e Sinistra insieme (TI)
- Grünliberale Partei Schweiz/Parti vert'libéral Suisse/Partito verde liberale svizzero (BE)
- Grünliberale Partei Kanton St. Gallen (SG)
- Grünliberale Partei Thurgau (TG)
- Die jungen Grünliberalen St.Gallen (SG)
- Parteiunabhängige Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP/Parti socialiste Suisse PS/ Partito socialista svizzero PS (BE)
- SP Arbon (TG)
- SP Bezirk Weinfelden (TG)
- SP Chiasso (TI)
- SP Egnach (TG)
- SP Frauenfeld (TG)
- SP Gossau-Arnegg (SG)
- SP Kreuzlingen (TG)
- SP Partito Socialista Ticino (TI)
- SP Sektion AachThurLand (TG)
- SP Sektion Bischofszell (TG)
- SP Sektion Romanshorn (TG)
- SP St.Gallen (SG)
- SP Stadt St.Gallen (SG)
- SP Thurgau (TG)
- JUSO Kanton St.Gallen (SG)
- Schweizerische Volkspartei SVP/Union démocratique du centre UDC/ Unione Democratica di Centro UDC (BE)
- SVP Appenzell Ausserrhoden (AR)
- SVP Bezirk Hinwil (ZH)
- SVP Bezirk Meilen (ZH)
- SVP Bezirk Pfäffikon (ZH)
- SVP Bezirk Uster (ZH)
- SVP Fraktion Wetzikon (ZH)
- SVP Kanton St. Gallen (SG)
- SVP Kanton Zürich (ZH)
- SVP Seegräben (ZH)

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete/asso-ciations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui oeuvrent au niveau national/associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna (3)

- Schweizerischer Gemeindeverband/Association des Communes Suisse/Associazione dei Comuni Svizzeri
- Schweizerischer Städteverband/Union des villes suisses/Unione delle città svizzere
- Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)/Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)/Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft/associations faitières de l'éco-nomie qui oeuvrent au niveau national/associazioni mantello nazionali dell'economia (5)

- economieuisse - Verband der Schweizer Unternehmen/economieuisse - fédération des entreprises suisses/economieuisse - federazione delle imprese svizzere
- Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)/Union suisse des arts et métiers (USAM)/ Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
- Schweizerischer Baumeisterverband (SBV)/Société Suisse des Entrepreneurs (SSE)/Società Svizzera degli Impresari-Construttori (SSIC)
- Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)/Union syndicale suisse (USS)/Unione sindacale sviz-zera (USS)

- Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft bauenschweiz/l'organisation nationale de la construction constructionsuisse/organizzazione nazionale della costruzione costruzionesviz-zera

5. Gemeinden, Städte, Agglomerationen und Regionen/Communes, villes agglomérati-ons et régions/Comuni, città, agglomerati e regioni (45)

- Bezirk Appenzell (AI)
- Bezirk Hinwil (ZH)
- Bezirk Oberegg AI
- Bezirk Rüte (AI)
- comune di val mara (TI)
- Gemeinde Amlikon-Bissegg (TG)
- Gemeinde Bürglen (TG)
- Gemeinde Dürnten (ZH)
- Gemeinde Egnach (TG)
- Gemeinde Fällanden (ZH)
- Gemeinde Fehraltorf (ZH)
- Gemeinde Flawil (SG)
- Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf (BL)
- Gemeinde Gossau (ZH)
- Gemeinde Herisau (AR)
- Gemeinde Hombrechtikon (ZH)
- Gemeinde Horgen (ZH)
- Gemeinde Kreuzlingen (TG)
- Gemeinde Oetwil am See (ZH)
- Gemeinde Salmsach (TG)
- Gemeinde Schönengrund (AR)
- Gemeinde Schwellbrunn (AR)
- Gemeinde Sommeri (TG)
- Gemeinde Sulgen (TG)
- Gemeinde Surses (GR)
- Gemeinde Volketswil (ZH)
- Gemeinde Wahlen (LU)
- Gemeinde Wald (ZH)
- Gemeinde Waldstatt (AR)
- Gemeinde Urnäsch (AR)
- Hauptstadtregion Schweiz/Région capitale suisse (BE, FR, NE, SO)
- Region Oberthurgau (TG)
- Region Zürcher Oberland (ZH)
- Regionalplanungsgruppe Mittelthurgau (TG)
- Stadt Amriswil (TG)
- Stadt Arbon (TG)
- Stadt Bischofszell (TG)
- Stadt Gossau (SG)
- Stadt Liestal (BL)
- Stadt Romanshorn (TG)
- Stadt Uster (ZH)
- Stadt Weinfelden (TG)
- Stadt Wetzikon (ZH)
- Stadt Zürich (ZH)
- Zürcher Planungsgruppe Zimmerberg ZPZ (ZH)

6. Übrige/autres/altri – Organisationen (114)

- ACS - Automobilclub der Schweiz (CH)
- ACS Sektion St.Gallen-Appenzell (SG)
- ACS Sektion Zürich (ZH)
- AGV See und Gaster (SG)
- APM – Associazione per un Piano di Magadino (TI)

- Arbeitgeberverband des St. Galler Rheintal (SG)
- Arbeitgeber-Verband Rorschach und Umgebung (SG)
- Arbeitgeber-Verband Zürcher Oberland (ZH)
- Arbeitgebervereinigung Region Romanshorn (TG)
- Arbeitgebervereinigung Region Will (SG)
- Associazione Quartiere Rivapiana e del Comitato Nuovo Piano Viario di Minusio (TI)
- ASTAG - Schweizer Nutzfahrzeugverband/Association suisse des transports routiers/Associazione svizzera dei trasportatori stradali, Sektion Ostschweiz und Fürstentum Liechtenstein (AI, AR, SG, TG, FL)
- ASTAG, Sektion Zürich (ZH)
- ATA - Associazione traffico e ambiente (TI)
- Auto Schweiz (CH)
- AVA – Arbeitgebervereinigung, Region Arbon (TG)
- Brauerei Locher AG (AI)
- Bündnis im Kanton Appenzell Ausserrhoden:
 - Appenzellerland Tourismus AR
 - Die Mitte, Hinterland AR
 - EVP AR
 - FdP AR
 - FdP Herisau AR
 - Gemeinde Herisau AR
 - Gemeinde Hundwil AR
 - Gewerbeverband AR
 - Industrieverein AR
 - Quartierverein Säge, Herisau AR
 - Regiobus AG, Gossau-Herisau AR
 - SVP AR
 - TCS AR
- Capriasca Ambiente (TI)
- Centre Patronal (CP) (TI)
- Cittadini per il territorio (TI)
- Cittadini per il territorio del Luganese (TI)
- Collettivo Campo Climatico (TI)
- Comitato promotore della petizione (TI)
- Coop Ostschweiz (SG)
- eXtinction Rebellion Ticino (TI)
- FSU - Fachverband Schweizer Raumplaner/Fédération suisse des urbanistes/Federazione Svizzera degli urbanisti (CH)
- Flughafen Zürich AG (ZH)
- Genossenschaft Migros Ostschweiz (SG)
- GEOINFO (AR)
- Gewerbe AachThurLand (TG)
- Gewerbepark Appenzell AG (AI)
- Gewerbeverband Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Gewerbeverband Oberer Bodensee (TG)
- Gewerbeverein Amriswil (TG)
- Gewerbeverein Bürglen und Umgebung (TG)
- Gewerbeverein Gossau (SG)
- Gewerbeverein Herisau (AR)
- Gewerbeverein Hinwil (ZH)
- Gewerbeverein Märstetten (TG)
- Gewerbeverein Pfyn (TG)
- Gewerbeverein Romanshorn (TG)
- Gewerbeverein Speicher (AR)
- Gewerbeverein Trogen (AR)
- Gewerbeverein Weinfelden (TG)
- Gewerbeverein Zihlschlacht-Sitterdorf (TG)
- Gewerbeverein KMU Laufental (BL)
- Greenpeace Schweiz (CH)
- Handels- und Industriekammer Appenzell Innerrhoden (AI)

- Handels- und Industrievereinigung Gossau SG & St.Gallen (SG)
- Handelskammer Beider Basel (BL, BS)
- HEV Kanton St.Gallen (SG)
- HEV Kanton Zürich (ZH)
- HEV Stadt St.Gallen (SG)
- Holzin Appenzell AG (AI)
- HUBER+SUHNER AG (AR)
- IG Engpassbeseitigung (SG)
- Industrie Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Industrie- und Gewerbeverein St.Gallen-West (SG)
- Industrie- und Handelskammer (IHK) St.Gallen-Appenzell (AI, AR, SG)
- Industrie- und Handelskammer (IHK) Thurgau (TG)
- Industrieverband Laufen-Thierstein-Dorneck-Birseck (BL)
- Industrieverein Volketswil (ZH)
- Kantonaler Gewerbeverband Appenzell Innerrhoden (AI)
- Kantonaler Gewerbeverband St.Gallen (KGV) (SG)
- Klima Verantwortung Jetzt (BS)
- Klimastreikkollektives St.Gallen (SG)
- KMU- und Gewerbeverband des Kantons Zürich (ZH)
- Koch Kälte AG (AI)
- Komitee N18 Basel-Jura (BL, BS, JU)
- Komitee zum Schutz des Seerückens (TG)
- la Fédération des Entreprises Romandes (FER) (GE)
- Lärmliga Schweiz (CH)
- Lista Civica Per Mendrisio (TI)
- Pro Bivio (GR)
- Pro Natura Thurgau (TG)
- Pro Natura Ticino (TI)
- Pro Velo Schweiz (CH)
- Promotion Laufental (BL)
- Quartierverein Säge-Herisau (AR)
- r+n transporte ag (AR)
- Società ticinese per l'arte e la natura (STAN) (TI)
- Standortförderung Zürioberland (ZH)
- Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL-FP) (CH)
- Streiff von Känel Rechtsanwälte (ZH)
- Touring Club Suisse (TCS) (CH)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Sektion Appenzell Ausserrhoden (AR)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Sektion St. Gallen-Appenzell I.Rh. (AI, SG)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Gruppe Zürcher Oberland (ZH)
- Touringclub der Schweiz (TCS), Sektion Zürich (ZH)
- Thurgauer Gewerbeverband (TG)
- Thurgauer Heimatschutz (TG)
- Thurgauer regionale Arbeitgeberverbände (RegAGV) (TG)
- Thurgauer Vogelschutz (TG)
- umverkehR (ZH)
- Unternehmerforum Zürichsee (ZH)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion St.Gallen/Appenzell (AR, SG)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Thurgau (TG)
- Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), Sektion Verkehrs-Club der Schweiz (CH)
- Verband des Strassenverkehrs FRS (CH)
- Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse (ZH)
- Verein Areal St.Gallen West – Gossau Ost (ASGO) (SG)
- Verein Gewerbe Müllheim-Wigoltingen (TG)
- Verein Region Laufental (BL)
- Verkehrsliga Beider Basel (BL, BS)
- Vernetzung Velo Thurgau (TG)
- Weishaupt Innenausbau (AI)
- Wirtschaft Region St.Gallen (WISG) (SG)

- Wirtschaftsforum Wetzikon (ZH)
- Wirtschaftskammer Baselland (BL)
- WWF Schweiz (CH)
- WWF Svizzera italiana (TI)
- Wyon AG (AI)
- Zusammenschluss Oberlandstrasse (ZH)

Übrige – Privatpersonen (79)

- Allenspach Christa (TG)
- Ammann Werner (TG)
- Angst Anita (TG)
- Anthenien Daniel (TG)
- Arni Tobias (TG)
- Arnold Josef (TG)
- Bachofen Alfred (ZH)
- Bär Hannes und Doris Frei (TG)
- Bayer Kurt (ZH)
- Bertschinger Marco (TG)
- Beutler Peter (SG)
- Bieri Heidi (TG)
- Billeter Hans (ZH)
- Bösch Markus (TG)
- Brönimann Christian (TG)
- Brühlmann Jürg (TG)
- Diem Hansjakob (AR)
- Diem-Meier Ruth (AR)
- Egger Kurt (TG)
- Engel Engeli Meret (TG)
- Engeli Daniel (TG)
- Feuerle Werner (TG)
- Friedinger Barbara (TG)
- Frischknecht Barbara und Peter (TG)
- Gerig Claudia und Martin (TG)
- Gubser Peter (TG)
- Häfliger Eduard (ZH)
- Hauser Ernst (ZH)
- Hefti Heidi und Peter (TG)
- Helfenberger Yves (ZH)
- Honegger Andreas (ZH)
- Huber Mathias und Silvana (TG)
- Hübner Peter (ZH)
- Johannes Graf (ZH)
- Kägi Jürg (ZH)
- Knöpfel Paul (ZH)
- Kreier Matthias (TG)
- Lang Walter (TG)
- Lavater Jürg (ZH)
- Leuenberger Roland und Irene (ZH)
- Lili Ulrich und Gut Urs (TG)
- Lutz Matthias und Philipp Ulrike (TG)
- Marti Hansjörg (ZH)
- Meyer Hans-Peter (ZH)
- Moser Peter (TG)
- Müller Dorian (TG)
- Neubauer Nadine und Tobias (TG)
- Neubauer-Weber Madlen und Neubauer Markus (TG)
- Palitzsch André (BS)
- Peterhans Christof (ZH)

- Portmann Franz (TG)
- Pterers Matthias (TG)
- Reichlin Paul (ZH)
- Reinhart Sandra (TG)
- Riederer Kurt (TG)
- Rübin Ute (TG)
- Rüegg Jost (TG)
- Ruprecht Nathalie Lotti und Bruno (ZH)
- Schärer Dieter und Enderle Rosemarie (TG)
- Schärer Zeno (ZH)
- Schellenberg Willi (ZH)
- Schoop Hansruedi (TG)
- Schulthess Claudia und Rolf (TG)
- Sinniger Jörg und Monika (TG)
- Socal-Alpiger Elio und Monika (TG)
- Solenthaler Simone (TG)
- Stahel Claudia (TG)
- Steffen Hans (ZH)
- Telli Edith (ZH)
- Teufer Angela und Bruno (TG)
- Tschiemer Faude Elisabeth (TG)
- Ullmann Hans-Peter (ZH)
- Van Veen Jan-Willem (ZH)
- Vonlanthen-Specker Isabelle (TG)
- Weber Jörg (ZH)
- Wendel Ruedi und Regula (TG)
- Wieler Hans (ZH)
- Zirfass Stricker Benjamin (TG)
- Zürcher Peter und Christine (TG)

5. Anhang 2: Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

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

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

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

4. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?
5. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2023?

Weitere Bemerkungen

6. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?