



Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11)

Bericht für die Vernehmlassung

9. Mai 2008

Das Wichtigste in Kürze

Im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz haben die eidgenössischen Räte die Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung festgelegt. 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 Koordinations-Instrument Sachplan Verkehr.

Die Überprüfung des Netzbeschlusses stützt sich raum- und entwicklungsplanerisch auf ein vernetztes Städtetz und trägt der dezentralen Raumstruktur gebührend Rechnung. Zur einheitlichen und in sich konsistenten Festlegung des Nationalstrassennetzes hat der Bundesrat im Sachplan Verkehr funktionale Kriterien bestimmt, welche ein Netzteil von nationaler Bedeutung erfüllen muss (Kapitel 1.2.1). Die Ergebnisse der Überprüfung sowie die daraus gezogenen Schlüsse liegen vor. Der vorliegende Bericht erläutert die daraus abgeleiteten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zeigt die Konsequenzen dieser Anpassungen auf.

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 396 Kilometern ins Nationalstrassennetz. Es handelt sich dabei ausschliesslich um bereits *bestehende* Strassenverbindungen (Kapitel 1.2.2). Für den Bund resultieren daraus 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. Diese Kompensation ist Bestandteil der Reformstossrichtung, welche der Bundesrat am 9. April 2008 im Rahmen der Aufgabenüberprüfung festgelegt hat. Die Aufwendungen für den Ausbau der übertragenen Strecken sollen ebenfalls kompensiert werden. Art und Umfang dieser Kompensation wird der Bund im Rahmen der Programmbotschaft "Engpassbeseitigung Nationalstrassen" regeln.

Die beantragte Anpassung des Netzbeschlusses stellt eine langfristig gesicherte und in sich kohärente Erschliessung aller Landesteile mit Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung sicher. Die beantragten Neuaufnahmen bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz trägt zum Erhalt und zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz bei und unterstützt die Umsetzung der raumplanerischen Ziele des Bundes. Namhafte verkehrliche Auswirkungen sind weder innerhalb des Systems Strasse, noch auf andere Verkehrsträger zu erwarten. Hingegen wird sich die beantragte Anpassung unterschiedlich auf die einzelnen Kantone auswirken: Einige werden Strassen an den Bund abgeben, andere nicht (Kapitel 3). Entsprechend unterschiedlich werden die Kantone von den Verpflichtungen für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau "ihres" Strassennetzes entlastet und entsprechend unterschiedlich fällt der Kompensationsanspruch des Bundes für die übertragenen Strassen aus.

Ausgeklammert sind die Netzanpassungen in den wichtigsten Agglomerationen der Schweiz. Diese Thematik wird bei der Bearbeitung der Agglomerationsprogramme und den Massnahmen zur Beseitigung der Engpässe auf dem Nationalstrassennetz zu prüfen sein. Diese Inhalte werden den Eidgenössischen Räten in den jeweiligen Programmbotschaften zu einem späteren Zeitpunkt unterbreitet werden.

Inhaltsverzeichnis

Das Wichtigste in Kürze	2
Inhaltsverzeichnis.....	3
1. Grundzüge der Vorlage	6
1.1 Verkehrspolitischer Rahmen.....	6
1.1.1 Geschichte Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz.....	6
1.1.2 Rasante Entwicklung von Raum und Verkehr.....	6
1.1.3 Bund engagiert sich heute bei rund 6% des gesamten Strassennetzes.....	7
1.1.4 Grundsätzliche Überprüfung des Netzbeschlusses nötig.....	7
1.1.5 Inhaltliche Vorgaben aus dem Sachplan Verkehr.....	8
1.1.6 Funktionale Kriterien für ein kohärentes Infrastrukturnetz von nationaler Bedeutung.....	8
1.1.7 Abstimmung mit Infrastrukturvorlagen erforderlich.....	9
1.1.8 Infrastrukturfondsgesetz bedingt gestaffeltes Vorgehen.....	9
1.2 Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.....	11
1.2.1 Anforderungen an das künftige Nationalstrassennetz.....	11
1.2.2 Beantragte Anpassungen des Netzbeschlusses.....	11
1.2.3 Umgang mit offenen Fragen aus dem Sachplan Verkehr.....	16
1.2.4 Umfang des Ergänzungsnetzes.....	18
1.2.5 Kantone sind von Anpassungen unterschiedlich betroffen.....	19
1.3 Finanzierung der neuen Streckenelemente.....	21
1.3.1 Finanzieller Rahmen.....	21
1.3.2 Steuerung der investiven Tätigkeiten des Bundes.....	21
1.3.3 Finanzieller Mehrbedarf durch die Anpassung des Netzbeschlusses.....	22
1.3.4 Deckung des finanziellen Mehrbedarfs.....	23
1.4 Übergangsregelung für Kantone ohne Nationalstrassen.....	24
2. Erläuterungen zu den Anpassungen der Rechtserlasse	25
2.1 Allgemeines.....	25
2.2 Klassierung.....	25
2.3 Nummerierung und Bezeichnung.....	26
2.4 Eigentumsübertragung.....	27
2.5 Übernahme laufender Projekte.....	27
2.6 Kommentar zu den Änderungen des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen.....	27
2.7 Kommentar zu den Änderungen des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer.....	31
2.7.1 Grundsätze der Kompensation.....	31
2.7.2 Kredit „Nicht werkgebundene Beiträge“.....	31
2.7.3 Kredit „Hauptstrassen“.....	31
2.8 Kommentar zu den Änderungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.....	32
3. Auswirkungen.....	33
3.1 Auswirkungen auf den Bund.....	33

3.1.1	Finanzielle Auswirkungen.....	33
3.1.2	Personelle Auswirkungen.....	33
3.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden.....	34
3.2.1	Unterschiedliche, finanzielle Auswirkungen.....	34
3.2.2	Personelle Entlastung beim Wahrnehmen der Bauherrenaufgaben.....	36
3.2.3	Kaum Auswirkungen auf die Gemeinden.....	36
3.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.....	36
3.4	Auswirkungen auf andere Verkehrsträger.....	37
3.5	Auswirkungen auf Raumordnung und Umwelt.....	37
3.5.1	Vorlage unterstützt die raumplanerischen Ziele des Bundes.....	37
3.5.2	Keine direkten Auswirkungen auf die Umwelt.....	37
4.	Verhältnis zur Legislaturplanung.....	39
5.	Rechtliche Aspekte.....	39
5.1	Verfassungs- und Gesetzmässigkeit.....	39
5.2	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz und Verhältnis zum europäischen Recht.....	39
5.3	Erlassform.....	40
5.4	Unterstellung unter die Ausgabenbremse.....	40
5.5	Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz.....	40
Anhänge.....		41
Anhang 1:	Detailinformationen zu den beantragen Anpassungen am Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz.....	42
Anhang 2:	Anpassungen NSG, MinVG und Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz.....	48
Anhang 3:	Übersicht über die Änderungen im Netz und Nummerierung der Nationalstrassen.....	56
Anhang 4:	Übersichtskarte angepasstes Nationalstrassennetz.....	58

Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
FLAG	Führen mit Leistungsauftrag und Globalbudget
IFG	Gesetz über den Infrastrukturfonds
LV	Langsamverkehr
MinVG	Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer
MinVV	Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MS	Mobilité spatiale, Regionen die als mikroregionale Zwischenebene für wissenschaftliche und regionalpolitische Zwecke verwendet werden. Sie zeichnen sich durch eine räumliche Homogenität aus und gehorchen dem Prinzip von Kleinarbeitsmarktgebieten mit funktionaler Orientierung auf Zentren.
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen
NHB	Nachhaltigkeitsbericht
NSG	Nationalstrassengesetz
NSV	Nationalstrassenverordnung
NUP	Überprüfung von Nationalstrassenstrecken
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PAV	Programmbotschaft Agglomerationsverkehr
PEB	Programmbotschaft Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz
PSV	Sachplan Verkehr, Teil Programm
UPlaNS	Unterhaltsplanungs-Abschnitte-Nationalstrassen
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

1. Grundzüge der Vorlage

1.1 Verkehrspolitischer Rahmen

1.1.1 Geschichte Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Mit Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 haben die eidgenössischen Räte die Strassenverbindungen von gesamtschweizerischer Bedeutung festgelegt. Die Grundlage für diesen Beschluss bildete eine mehrjährige Planungsarbeit durch die Kommission des Departements des Innern. Diese Kommission hatte den Auftrag, alle verkehrspolitischen, technischen, wirtschaftlichen, finanziellen und rechtlichen Fragen in Zusammenhang mit der Festlegung des Nationalstrassennetzes abzuklären.

Der Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz definiert im Wesentlichen das Strassennetz, das wir umgangssprachlich als Autobahnen bezeichnen. Kernelemente des Netzbeschlusses sind attraktive Verbindungen zwischen den schweizerischen Wirtschaftszentren sowie die Anbindung der Wirtschaftszentren an die ausländischen Hochleistungsstrassennetze. In seinem Ursprung war der Netzbeschluss insbesondere auf die Anforderungen des überregionalen Verkehrs ausgerichtet. Die Bedürfnisse des damals bescheidenen kleinräumigen Verkehrs spielten eine untergeordnete Rolle. Seither haben sich die Anforderungen an die Nationalstrassen stark gewandelt. Heute bilden die Nationalstrassen für die Zentren und Agglomerationen des Landes das eigentliche Rückgrat der strassenseitigen Verkehrserschliessung. Gleichzeitig ist ihre Bedeutung für die Verbindung der Wirtschaftszentren sowie für den nationalen und internationalen Strassenverkehr ungebrochen hoch geblieben.

Der Netzbeschluss aus dem Jahre 1960 hat im Wesentlichen bis heute Bestand. Es wurden lediglich einige Neuaufnahmen vorgenommen. Diese umfassen die nördliche und westliche Umfahrung von Zürich, den Gotthard-Strassentunnel, die Transjurane sowie die Anbindung des Vereinatunnels ans Nationalstrassennetz.

Diese Beständigkeit war möglich, weil der Netzbeschluss genügend Spielraum offen liess, um auf neue Entwicklungen reagieren zu können. Durch den Bau von Zubringern zum Nationalstrassennetz und neuen Autobahnanschlüssen sowie durch lokale Kapazitätserweiterungen hat der Bund - auch ohne grundlegende Anpassungen des Netzbeschlusses - auf das rasch anwachsende Verkehrsaufkommen und die sich stark wandelnden Bedürfnisse der Agglomerationen und peripheren Gebiete des Landes reagieren können.

1.1.2 Rasante Entwicklung von Raum und Verkehr

Zwischen dem Jahr 1960 und heute haben sich wesentliche Einflussfaktoren für die Festlegung der nationalen Verkehrsinfrastrukturen markant verändert. Die Wohnbevölkerung in der Schweiz hat von rund 5,36 auf rund 7,5 Millionen Einwohner zugenommen. Am stärksten wuchs die Bevölkerung in den äusseren Agglomerationsgemeinden und in zentrumsnahen, ländlichen Gemeinden. Begleitet war die Entwicklung von einer zunehmenden räumlichen Ausdehnung der Siedlungsgebiete, zunehmenden Distanzen zwischen den Wohngebieten und den Arbeitsplätzen sowie einer fortschreitenden Verstädterung. Aber auch wichtige Grössen wie unsere Lebensgewohnheiten oder das Haushaltinkommen haben sich stark verändert. Als Folge davon ist das Verkehrsaufkommen rasant angewachsen. Allein im motorisierten Individualverkehr hat sich die Verkehrsleistung zwischen den Jahren 1960 und 2004 von 18'590 auf 93'096 Millionen Personenkilometer verfünffacht. Besonders stark war das Wachstum in Agglomerationen sowie an deren Rändern.

Gemäss Bericht des Bundesamtes für Statistik¹ wird die Wohnbevölkerung in der Schweiz zwischen den Jahren 2000 und 2030 um weitere 13,5% zunehmen. Diese Zunahme wird sich nicht regelmässig über das Land vertei-

¹ Szenarien der Bevölkerungsentwicklung der Schweiz von 2005 bis 2050, Bundesamt für Statistik, 2006

len, sondern sich auf einige Regionen konzentrieren. Als Folge davon sind weitere Zusatzbelastungen der Verkehrsinfrastrukturen zu erwarten. So gehen denn auch alle Prognosen und Szenarien von einem weiteren Verkehrswachstum aus. Das UVEK rechnet zwischen 2000 und 2030 mit einer Zunahme der Verkehrsleistungen des motorisierten Individualverkehrs um 15- 29%². Am stärksten wird der Verkehr auf dem Hochleistungsstrassennetz zunehmen.

1.1.3 Bund engagiert sich heute bei rund 6% des gesamten Strassennetzes

Bewältigt wird der Landverkehr auf einer Infrastruktur mit einer Gesamtlänge von rund 80'515 Kilometern. Davon entfallen rund 6% auf Schienenstrecken, rund 2% auf Nationalstrassen, rund 3.5% auf Hauptstrassen und rund 89% auf andere Strassen. Das Nationalstrassennetz umfasst 1'892,5 Kilometer, wovon rund 135 Kilometer bis 2018 noch zu realisieren sein werden. Weitere rund 18'100 Kilometer entfallen auf Kantonsstrassen. Davon sind 2'262 Kilometer Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Rund 55'500 Kilometer sind Gemeindestrassen. Das Schienennetz umfasst 5'023.75 Kilometer. Für das Schienennetz der Schweizerischen Bundesbahnen - also etwa 60% des gesamten Schienennetzes - ist der Bund heute alleine verantwortlich. Für fast das gesamte verbleibende Schienennetz sind Bund und Kantone gemeinsam zuständig. Bei den Strassen beschränkt sich das Engagement des Bundes auf die National- und die schweizerischen Hauptstrassen, was knapp 6% des gesamten Strassennetzes entspricht.

Um mit den oben erwähnten Entwicklungen Schritt halten zu können, braucht es weitere Anpassungen an der Verkehrsinfrastruktur. Bund und Räte kommen diesen Anforderungen ausbauseitig auf verschiedenen Ebenen nach: mit der finanziellen Unterstützung an den Agglomerationsprogrammen, der Engpassbeseitigung auf den bestehenden Nationalstrassen (siehe Kapitel 1.1.8) sowie mit der Vorlage zur zukünftigen Entwicklung der Bahngrossprojekte.

Neben den diversen Ausbaumassnahmen braucht es aber auch Anpassungen an den Zuständigkeiten für die einzelnen Infrastrukturnetze. Die Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen entspricht nicht mehr in allen Belangen den heutigen und künftigen Bedürfnissen der Verkehrsteilnehmer. Strassenseitig muss der Bund seine Verantwortung intensiver wahrnehmen in Bezug auf die Verknüpfung mit den ausländischen Strassennetzen, die Stärkung des Städtenetzes sowie eine verbesserte Anbindung periphererer Regionen der Schweiz.

1.1.4 Grundsätzliche Überprüfung des Netzbeschlusses nötig

Der Netzbeschluss hat seit fast 50 Jahren Bestand. Seit einiger Zeit häufen sich allerdings die Diskussionen um die Aufnahme von neuen Netzteilen ins Nationalstrassennetz. Eine zunehmende Anzahl parlamentarischer Vorstösse, welche Ergänzungen des Nationalstrassennetzes verlangen, dokumentiert diesen Tatbestand. Diese Vorstösse veranlassten den Bund, die ursprüngliche Funktion "seines" Strassennetzes grundsätzlich zu hinterfragen und an die heutigen und künftigen Bedürfnisse anzupassen. Die Beweggründe dafür haben im Wesentlichen zwei Ursprünge:

Einerseits wird es für die Kantone und Gemeinden zunehmend schwierig, die erforderlichen Entlastungsstrassen und Ausbauten auf ihrem Strassennetz zu finanzieren. Die Auswirkungen dieser Einschränkungen sind vielschichtig: Zum einen ist die Verträglichkeit dieser Strassen mit den Anliegen der Siedlungsgebiete und der angrenzenden Lebensräume zunehmend beeinträchtigt. Zum anderen entsprechen die Ausbau- und Unterhaltsstandards wichtiger Strassen nicht mehr in allen Belangen den heutigen und künftigen Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs. Als Folge davon können einzelne Strecken ihre Funktionen nicht mehr in gewünsch-

² Perspektiven im Personenverkehr bis 2030, Bundesamt für Raumentwicklung, 2006

tem Mass erfüllen. Diese "Funktionsstörungen" bringen unerwünschte Auswirkungen mit sich und beeinträchtigen die Erfüllung der Bundesaufgaben in Bezug auf die Verkehrserschliessung des Landes.

Andererseits haben sich die Bedürfnisse der rasch wachsenden Agglomerationen und der Tourismusregionen der Schweiz stark gewandelt. Beide erwarten rasche und komfortable Verbindungen untereinander sowie mit den Metropolitanräumen des benachbarten Auslandes. Das bestehende Nationalstrassennetz erfüllt diese Bedürfnisse weitestgehend. Es gibt jedoch wichtige, überregionale Verbindungen, deren Betrieb, Unterhalt und Ausbau heute der Verantwortung der Kantone obliegt. Auch die Anbindung einiger Regionen und mittelstädtischer Agglomerationen unseres Landes ans Nationalstrassennetz ist nicht in ausreichendem Mass sichergestellt. Schliesslich gewinnen mit zunehmender Be- und Überlastung des Nationalstrassennetzes Fragen der Netzredundanz - also alternative Routen - für den Bund an Bedeutung.

Aus diesen Gründen hat der Bundesrat die Aufgaben des künftigen Nationalstrassennetzes im Rahmen des Sachplans Verkehr einer umfassenden Überprüfung unterzogen und Vorschläge für die Anpassung des Nationalstrassennetzes erarbeitet. Die rechtsverbindliche Verankerung dieser Anpassungen im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz ist Gegenstand der vorliegenden Vorlage.

1.1.5 Inhaltliche Vorgaben aus dem Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr stellt eine wesentliche Grundlage der nationalen Verkehrspolitik dar. Im Sachplan Verkehr legt der Bundesrat Ziele, Grundsätze und Prioritäten für die Verkehrsinfrastrukturen fest. Der Sachplan Verkehr orientiert sich an den Grundsätzen einer nachhaltigen Entwicklung und stellt die Koordination der Verkehrsträger bezogenen Massnahmen untereinander sowie mit der Raumentwicklung und den Anforderungen an die Umwelt sicher. Die Erarbeitung des Sachplans Verkehr, Teil Programm, erfolgte durch das UVEK in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen und abgestimmt auf deren Richtpläne.

Der Bundesrat hat im Sachplan Verkehr - unter anderem - zwei Arten von Strasseninfrastrukturnetzen definiert: Das Nationalstrassennetz als Netz von nationaler Bedeutung (Grundnetz) und das Hauptstrassennetz im Sinne eines Ergänzungsnetzes. Die beiden Netze unterscheiden sich in ihrer verkehrlichen Funktion und in Bezug auf die Verantwortlichkeiten und Kompetenzen betreffend Unterhalt, Betrieb, Weiterentwicklung und Finanzierung.

Das Nationalstrassennetz ist nach der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) vollständig in der Kompetenz des Bundes übergegangen und ist durch diesen zu betreiben, zu unterhalten, auszubauen und zu finanzieren. Das Ergänzungsnetz, welches im Wesentlichen dem heutigen schweizerischen Hauptstrassennetz entspricht, liegt in der alleinigen Kompetenz der Kantone. Ihm kommt auch zukünftig eine wichtige Bedeutung für den Bund zu. Deshalb beteiligt sich der Bund in Form von Globalbeiträgen an den Aufwendungen der Kantone für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Ergänzungsnetzes.

1.1.6 Funktionale Kriterien für ein kohärentes Infrastrukturnetz von nationaler Bedeutung

Gestützt auf die verkehrs-, regional- und raumordnungspolitischen Ziele des Bundes hat der Bundesrat im Sachplan Verkehr "funktionale Kriterien" festgelegt. Diese Kriterien definieren die Anforderungen, die das künftige Nationalstrassennetz und das Ergänzungsnetz zu erfüllen haben. Das Ziel war einerseits herauszufinden, ob die aktuelle Zuständigkeit von Bund und Kantonen für die überregionalen Verkehrsverbindungen die heutigen und künftigen Anforderungen erfüllen kann. Andererseits war der Bundesrat bestrebt, einheitliche Kriterien für eine umfassende Überprüfung des Netzbeschlusses aus dem Jahre 1960 festzulegen.

Die „funktionalen Kriterien“ bilden die Basis für die Neuordnung von bestehenden und neuen Netzteilen zum Nationalstrassennetz. Künftig sollen nur noch Strecken ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden, die zur Erfüllung klar definierter Funktionen erforderlich sind. Damit schafft der Bundesrat die Grundlage für eine in sich konsistente Beurteilung der vorliegenden und künftigen parlamentarischen Vorstösse betreffend die Aufnahme bestehender Strassen ins Nationalstrassennetz sowie für die Ergänzung des Strassennetzes von nationaler Bedeutung mit neuen Netzelementen.

1.1.7 Abstimmung mit Infrastrukturvorlagen erforderlich

Für die vorliegenden Anpassungen des Netzbeschlusses sind zwei weitere Vorlagen von Bedeutung. Beide, die Programmbotschaften für den Agglomerationsverkehr und diejenige für die Engpassbeseitigung auf dem bestehenden Nationalstrassennetz, sind zur Entschärfung der heutigen und künftigen Verkehrsprobleme geplant. Die beiden Vorlagen stützen sich auf das Gesetz über den Infrastrukturfonds (IFG). Sie sind inhaltlich eng miteinander verflochten und den eidgenössischen Räten bis zum 31. Dezember 2009 gemeinsam vorzulegen.

Im Rahmen der Programmbotschaft für den Agglomerationsverkehr unterstützt der Bund Infrastrukturausbauten für den privaten und öffentlichen Verkehr im Zuständigkeitsbereich der Kantone und Gemeinden. Als Grundlage dafür haben die Kantone dem Bund bis Ende 2007 ihre Agglomerationsprogramme unterbreitet. In diesen Programmen legen die Kantone und Gemeinden ihre Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur dar und stimmen diese mit der Raumentwicklung ab. Insbesondere in den grossen Agglomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich bestehen enge Wechselwirkungen zwischen den Ausbaumassnahmen auf den kantonalen, respektive städtischen Verkehrsinfrastrukturen auf der einen Seite, und den Verkehrsinfrastrukturen von nationaler Bedeutung auf der anderen Seite. Je nach Inhalt können sich die Agglomerationsprogramme auch auf die Funktionalität und Ausgestaltung des Nationalstrassennetzes auswirken.

Ähnlich verhält es sich mit der Programmbotschaft zur Engpassbeseitigung auf dem bestehenden Nationalstrassennetz. Mit dem IFG hat das Parlament den Bundesrat beauftragt, die notwendigen Massnahmen für die Beseitigung der im Jahre 2020 erwarteten Engpässe auf dem Nationalstrassennetz aufzuzeigen und verkehrsträgerübergreifend abzustimmen. Strassenseitig ist dafür in erster Linie die Ergänzung von Fahrstreifen an bestehenden Nationalstrassen vorgesehen. In mehreren Agglomerationen steht für die Beseitigung der Engpässe aber auch der Bau neuer Nationalstrassenabschnitte zur Diskussion. Solche Netzergänzungen bedingen die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und haben damit einen direkten Bezug zur vorliegenden Vorlage.

1.1.8 Infrastrukturfondsgesetz bedingt gestaffeltes Vorgehen

In den grossen Agglomerationen bestehen demnach enge Abhängigkeiten zwischen den erforderlichen Anpassungen des Netzbeschlusses auf der einen Seite und den Programmen zum Agglomerationsverkehr sowie zur Beseitigung der Engpässe auf dem bestehenden Nationalstrassennetz auf der anderen Seite. Gleichzeitig haben Bund und betroffene Kantone das dringende Anliegen, die beantragten Veränderungen in der Zuständigkeit für bestehende Strassen möglichst rasch verbindlich zu regeln. Diese Klärung ist eine wichtige Voraussetzung für die zielgerichtete Weiterbearbeitung verschiedener, dringender Ausbauvorhaben auf den betroffenen Strassen.

Aufgrund dieser engen inhaltlichen Abhängigkeiten und der zeitlichen Dringlichkeit ist für die insgesamt erforderlichen Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz ein gestaffeltes Vorgehen nötig:

- In einem ersten Schritt ist die aus dem Sachplan Verkehr resultierende Neuordnung bestehender Strassen ausserhalb der grossen Agglomerationen rechtskräftig zu verankern. Dazu gehört auch die Klärung einzelner

Verbindungen und Linienführungen, welche im Sachplan Verkehr noch offen geblieben sind. Die damit verbundene Anpassung des Netzbeschlusses ist Gegenstand der vorliegenden Vorlage. Die Vorlage beschränkt sich auf die Neuregelung der *Zuständigkeit* an bestehenden Strassen. Sie trifft weder Festlegungen zu allenfalls erforderlichen Ausbauten auf den übertragenen Strassen, noch umfasst sie die Aufnahme neuer Netzelemente ins Nationalstrassennetz.

- In einem zweiten Schritt unterbreitet der Bundesrat dem Parlament zusammen mit den Programmbotschaften zum Agglomerationsverkehr und zur Beseitigung der Engpässe auf den bestehenden Nationalstrassen die Netzfestlegungen in den grossen Agglomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Bei diesen Festlegungen handelt es sich schwergewichtig um die Ergänzung des Netzbeschlusses mit *neuen* Netzelementen, welche zur Beseitigung von Engpässen auf den bestehenden Nationalstrassen erforderlich sind.

Mit diesem zweistufigen Vorgehen schafft der Bundesrat ausserhalb der grossen Agglomerationen ohne weiteren Verzug die dringend erforderliche Rechtssicherheit für die Weiterbearbeitung verschiedener, dringender Ausbauprojekte auf den Strassen, welche in die Kompetenz des Bundes überführt werden sollen. Gleichzeitig bleibt durch das Zurückstellen der Anpassungen des Netzbeschlusses in den grossen Agglomerationen die erforderliche Abstimmung mit den Beschlüssen des Parlamentes über die Agglomerationsprogramme und die Massnahmen zur Beseitigung der Engpässe auf dem bestehenden Nationalstrassennetz gewährleistet.

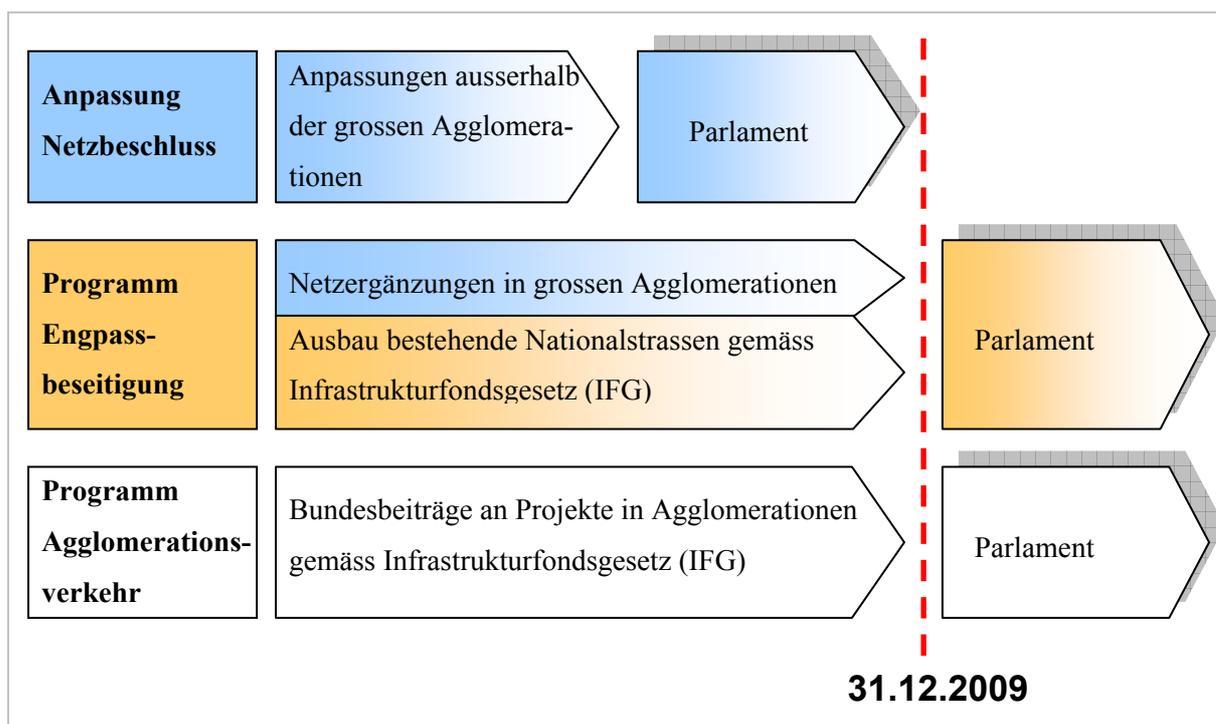


Abbildung 1: Zeitliche Abhängigkeit der Vorlagen "Anpassung Netzbeschluss", "Programm Engpassbeseitigung" und "Programm Agglomerationsverkehr". Die vorliegende Vorlage "Anpassung Netzbeschluss" umfasst die Anpassungen des Nationalstrassennetzes ausserhalb der Kernagglomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Allfällige Netzergänzungen in diesen Agglomerationen dienen der Beseitigung von Engpässen und werden deshalb - zeitlich verzögert - im Rahmen des "Programms Engpassbeseitigung" und in Abstimmung mit dem "Programm Agglomerationsverkehr" festgelegt.

1.2 Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

1.2.1 Anforderungen an das künftige Nationalstrassennetz

Die Zuteilung der Strassen ins Netz von nationaler Bedeutung erfolgt auf der Basis der Vorgaben aus dem Sachplan Verkehr. Die dort definierten funktionalen Kriterien sind messbar und legen fest, ob eine Strecke die geforderte Funktion erfüllt oder nicht. Sie betreffen:

1. **Durchleiten des internationalen Transitverkehrs:** Diese Verbindungen sind Bestandteil des "Trans-european Road Network (TERN)". Sie stellen die Anbindung an die ausländischen Metropolitanräume Paris, Lyon, Torino, Milano, Wien, München, Stuttgart und Frankfurt sicher.³
2. **Verbinden der Schweiz mit dem Ausland (grosstädtische Agglomerationen):** Die Verbindung der grosstädtischen Agglomerationen der Schweiz mit den mindestens gleich grossen Agglomerationen im benachbarten Ausland ist Bestandteil des nationalen Netzes. Grosstädtische Agglomerationen der Schweiz sind Genf, Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich, Winterthur, St. Gallen und Lugano.
3. **Verbinden der gross- und mittelstädtischen Agglomerationen untereinander:** Sämtliche grosstädtischen Agglomerationen der Schweiz sind miteinander zu verbinden. Alle mittelstädtischen Agglomerationen der Schweiz sind an die grosstädtischen Agglomerationen anzubinden und untereinander zu verbinden, falls die Verbindungen ein hohes Nachfragepotenzial aufweisen.
4. **Anbinden der Verkehrsanlagen von gesamtschweizerischer Bedeutung:** Die Landesflughäfen, die Rheinhäfen und die Anlagen des kombinierten Verkehrs von Grenze zu Grenze sind anzubinden.
5. **Anbinden der Kantonshauptorte:** Kantonshauptorte sind an die nächstgelegene, grosstädtische Agglomeration anzubinden.
6. **Sicherstellen der Netzsicherheit auf Hauptachsen (Redundanz):** Wo der grossräumige Fernverkehr auf den Haupttransversalen in West-Ost-Richtung (N1) und in Nord-Süd-Richtung (N2) einen bedeutenden Anteil am Gesamtverkehr aufweist, sollen sinnvolle Ausweichmöglichkeiten innerhalb des Grundnetzes bestehen. Damit stellt der Bund sicher, dass "sein" Verkehrsnetz auch im Falle von ausserordentlichen Ereignissen wie Naturkatastrophen, Tunnelbränden, etc. seine Funktion wahrnehmen kann.
7. **Anbinden der grossen alpinen Tourismusregionen:** Die international bekannten, grossen alpinen Tourismusregionen mit jährlich mehr als 1,5 Mio. Übernachtungen sind grundsätzlich entweder über das Schienennetz oder das Grundnetz Strasse anzubinden. Wo schon eine Schienenverbindung besteht, ist die Strasse dem Ergänzungsnetz zuzuordnen. Weist die Tourismusregion jährlich mehr als 3 Mio. Übernachtungen auf, ist sie in jedem Fall ans Grundnetz Strasse anzubinden.

1.2.2 Beantragte Anpassungen des Netzbeschlusses

Abbildung 2 gibt einen Überblick über die beantragten Anpassungen des bestehenden Netzbeschlusses. Die gestrichelten Linien entsprechen dem gültigen Nationalstrassennetz. Die beantragten Netzergänzungen sind mit einer doppelt ausgezogenen Linie dargestellt. Speziell hervorgehoben ist die einzige beantragte Streichung einer Strecke aus dem bestehenden Nationalstrassennetz.

Die Darstellung zeigt, dass das bereits beschlossene Nationalstrassennetz die Aufgaben von nationaler Bedeutung zu einem überwiegenden Teil abdeckt. In einigen Regionen der Schweiz hat das Netz mit der Entwicklung der Siedlungsgebiete und den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs allerdings nicht Schritt gehalten.

³ Das Unterkriterium "Europastrassen" des Sachplans Verkehr wurde für die Netzzuordnung ins Grundnetz nicht verwendet, da die Anforderungen der Europastrassen an den Ausbaustandard demjenigen von Hauptstrassen entsprechen.

ten. In diesen Regionen beantragt der Bundesrat die Aufnahme von zusätzlichen Verbindungen ins Netz von nationaler Bedeutung. Die wichtigsten Beweggründe dafür sind die bessere Anbindung von ganzen Regionen an die Metropolitanräume im benachbarten Ausland, die bessere Anbindung von mittelstädtischen an die grosstädtischen Agglomerationen sowie die direkte Anbindung sämtlicher Kantonshauptorte ans Nationalstrassennetz.

Insgesamt resultiert aus den vorgeschlagenen Anpassungen die Überführung von rund 396 Kilometern Strassen ins nationale Strassennetz. Es handelt sich dabei ausschliesslich um bereits bestehende Strassen. Noch nicht berücksichtigt sind allfällige Anpassungen in den Agglomerationen Basel, Bern, Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, St. Gallen, Winterthur und Zürich. Diese Anpassungen erfolgen im Zusammenhang mit den Programmbotschaften "Agglomerationsverkehr" und "Engpassbeseitigung".

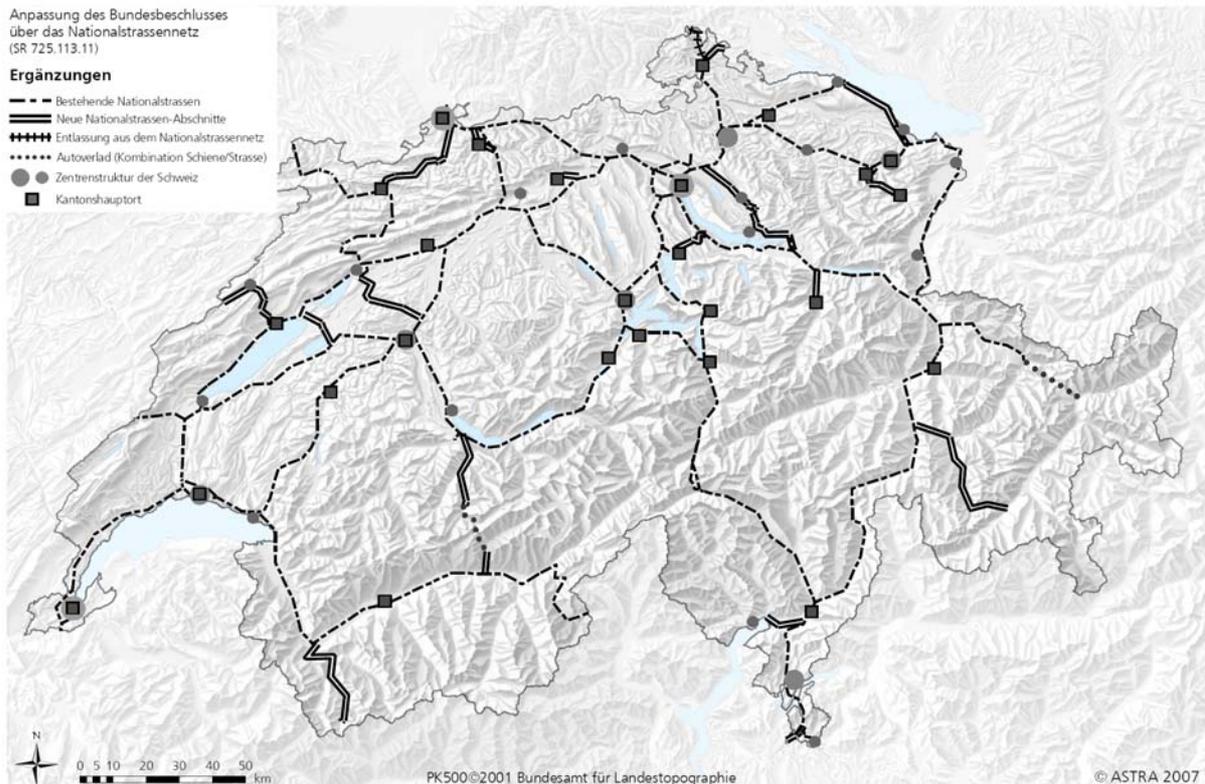


Abbildung 2: Übersicht über die beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.

Nachfolgend stellt der Bundesrat die beantragten Neuordnungen zum Nationalstrassennetz detailliert dar und begründet sie. Die Reihenfolge der beantragten Netzuordnungen folgt dem Katalog der funktionalen Kriterien gemäss Ziffer 1.2.1. Strecken, welche auf Grund von mehreren Kriterien ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen, werden dabei nur einmalig - beim ersten Kriterium, das zur Aufnahme führt - dargestellt.

Kriterium 1: Durchleiten des internationalen Transitverkehrs

Um diese Aufgabe funktionsgerecht wahrzunehmen, beantragt der Bundesrat folgende Anpassungen am Netzbeschluss:

- Neu ins Grundnetz Strasse aufzunehmen sind die Verbindungen **Martigny - Gd. St-Bernard** sowie **Schaffhausen - Thayngen**.
- Im Gegenzug soll die **bestehende N4 zwischen Schaffhausen und Barga**n aus dem Nationalstrassennetz entlassen und ins Ergänzungsnetz überführt werden.

Die Strasse zwischen **Martigny und Gd. St-Bernard** stellt eine wichtige Verbindung sicher für den internationalen Verkehr zwischen dem Raum Genf - Lausanne, der Franche-Comté sowie der N1 in Richtung Bern/Freiburg und dem Metropolitanraum Norditalien. Mit der Aufnahme dieser Strecke übernimmt der Bund - neben dem Gotthard, San Bernardino und Simplon - die Verantwortung für die vierte und letzte wichtige Verbindung für den Nord-Süd-Transitverkehr.

Der Netzbeschluss aus dem Jahre 1960 sah vor, den Verkehr aus dem Süddeutschen Raum über die N4 Bargaen - Schaffhausen zu führen. Heute ist klar, dass Deutschland den Nord-Süd Transitverkehr aus dem Raum Stuttgart über Thayngen führen wird. Deshalb beantragt der Bundesrat, die Verbindung **Schaffhausen - Thayngen** neu ins Grundnetz aufzunehmen. Im Gegenzug soll die **bestehende N4 zwischen Schaffhausen und Bargaen** aus dem Nationalstrassennetz entlassen und ins Ergänzungsnetz überführt werden.

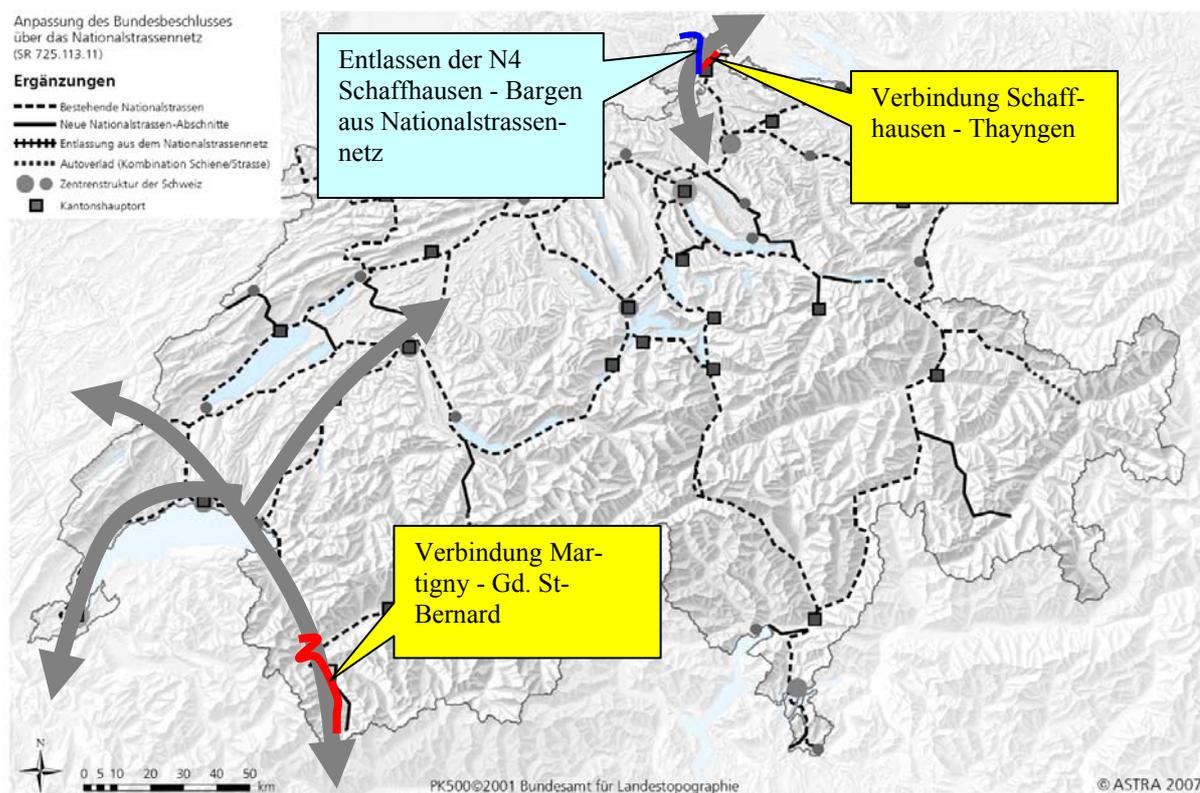


Abbildung 3: Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Gewährleistung des Kriteriums "Durchleiten des internationalen Transitverkehrs"

Kriterium 2: Verbinden der Schweiz mit dem Ausland (grosstädtische Agglomerationen)

Auch die Verbindung der grosstädtischen Agglomerationen Genève, Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich, Winterthur, St. Gallen und Lugano mit den mindestens gleich grossen Agglomerationen bzw. Regionen im benachbarten Ausland stellt das bestehende Nationalstrassennetz weitestgehend sicher.

Zu ergänzen sind die Verbindungen:

- **Bern - Neuchâtel - Le Locle - Col des Roches**
- **Bern - Biel** - (Delémont - Boncourt)
- (Bern -) **Spiez - Lötschberg - Gampel** (- Brig - Simplon)
- (Luzern - Zug -) **Baar - Hirzel - Wädenswil** (- Pfäffikon)
- **Mendrisio - Stabio - Giaggiolo**

Für die Anbindung der N1 Bern - Zürich an die Grossregion Besançon/Nancy/Dijon und Belfort beantragt der Bundesrat die Aufnahme der fehlenden Verbindungen zwischen **Murten - Ins**, **Neuchâtel - Le Locle - Col des Roches** sowie **Bern/Schönbühl - Biel** ins Netz von nationaler Bedeutung.

Die Aufnahme der Verbindung **Spiez - Lötschberg - Gampel** ins Grundnetz stellt die erforderliche Anbindung der grossstädtischen Agglomerationen Bern und Basel/Zürich mit der norditalienischen Grossregion Genova/Novara/Torino/Milano sicher.

Mit der Aufnahme der Verbindung **Baar - Hirzel - Wädenswil** schliesst der Bundesrat die bestehende Lücke zur besseren Anbindung von Luzern/Zug an die Region Rheintal/Vorarlberg. Die Aufnahme der Verbindung **Mendrisio - Stabio - Gaggiolo** schliesslich stellt die Anbindung der grossstädtischen Agglomeration Lugano mit Varese sicher.

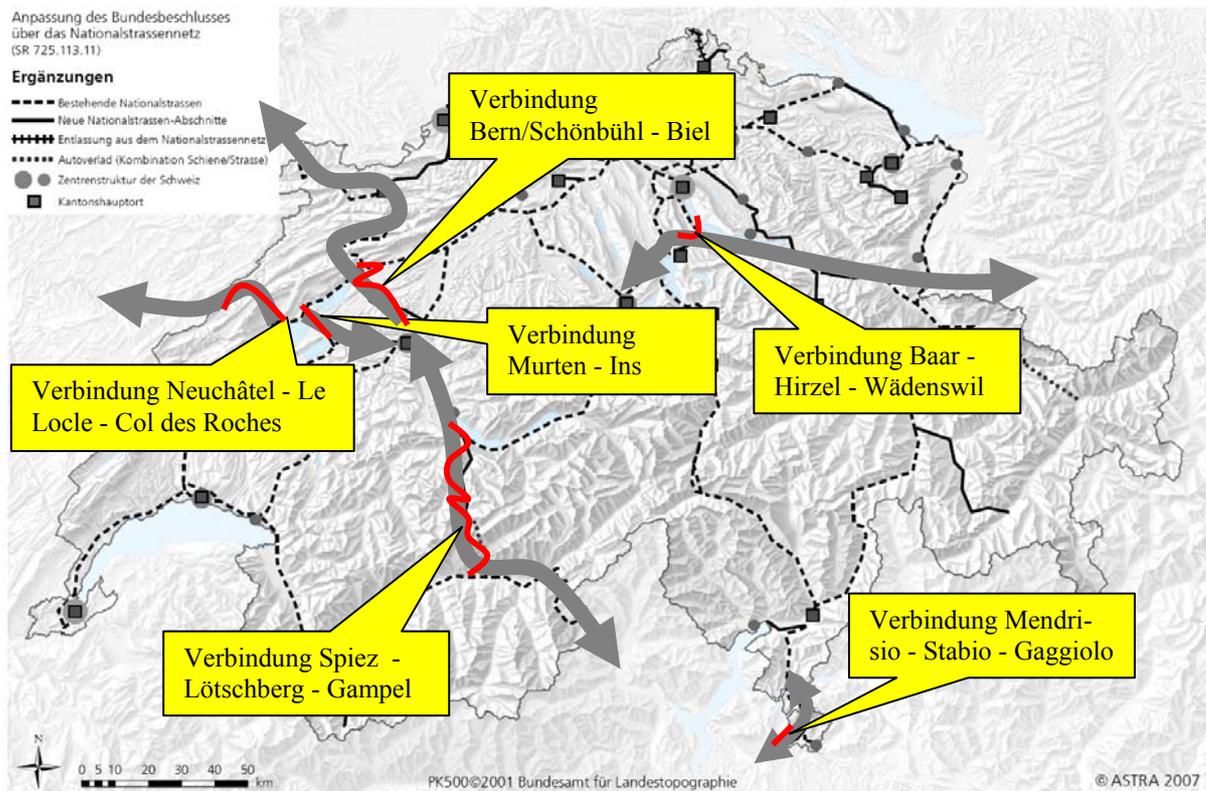


Abbildung 4: Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Gewährleistung des Kriteriums "Verbinden der Schweiz mit den grossstädtischen Agglomerationen im Ausland"

Kriterium 3: Verbinden der gross- und mittelstädtischen Agglomerationen untereinander

Für die drei mittelstädtischen Agglomerationen Locarno, Kreuzlingen und Wetzikon erfüllt das bestehende Nationalstrassennetz die gestellten Anforderungen heute nicht. Die Verbindung und Anbindung von Aarau und Olten wird bei Kriterium 5 (Anbinden der Kantonshauptorte) und im Kapitel 1.2.3 (Umgang mit offenen Fragen aus dem Sachplan Verkehr) behandelt. Der Bundesrat beantragt folgende Anpassungen des Netzbeschlusses:

- Zur Anbindung der mittelstädtischen Agglomeration Locarno an Lugano ist die Verbindung **Locarno - Bellinzona** ins Nationalstrassennetz aufzunehmen.
- Die Verbindung **Brüttisellen - Uster - Wetzikon - Rüti (ZH) - Schmerikon - Reichenburg** ist zur Anbindung von Wetzikon an die grossstädtischen Agglomerationen Winterthur/Zürich sowie an die N3 ins Nationalstrassennetz aufzunehmen.

- Durch die Aufnahme der Verbindung **Kreuzlingen - Arbon - Rorschach** werden die mittelstädtischen Agglomerationen Kreuzlingen, Arbon und Rorschach direkter an St. Gallen und Winterthur/Zürich angebunden.

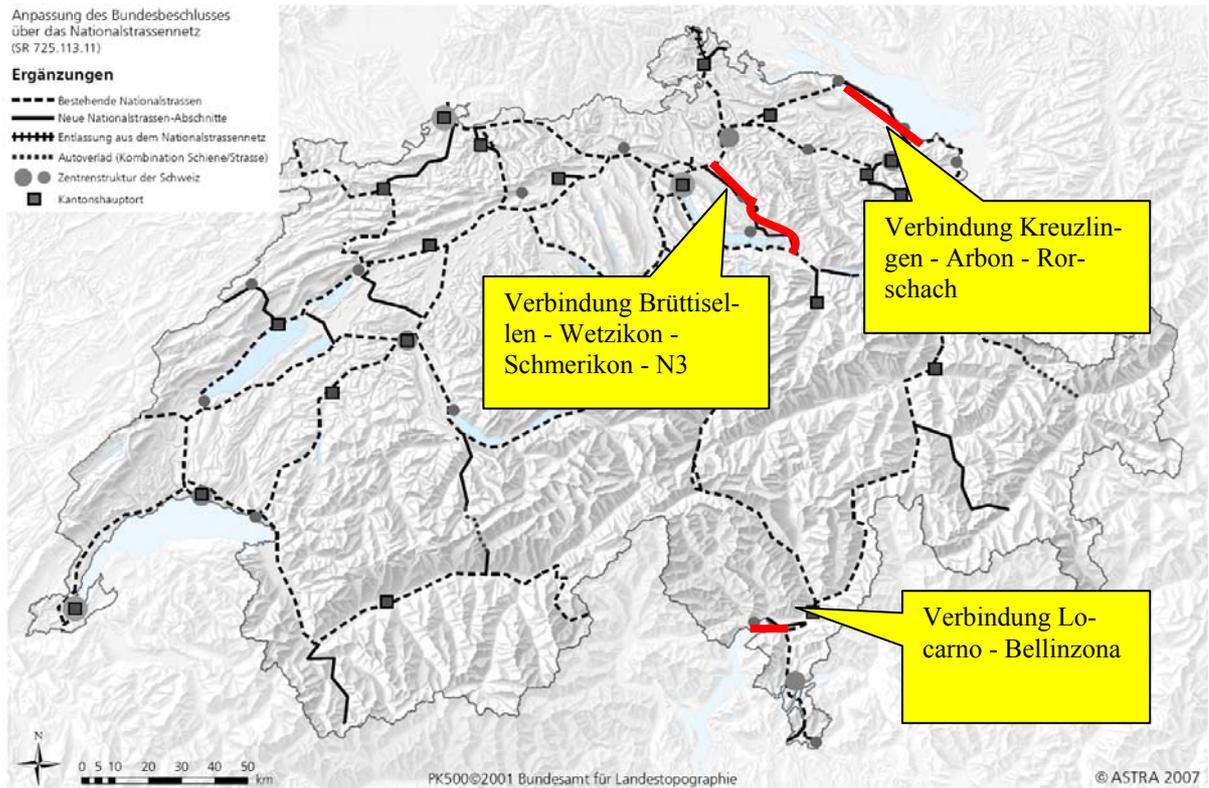


Abbildung 5: Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Gewährleistung des Kriteriums "Anbinden der mittelstädtischen an die grossstädtischen Agglomerationen der Schweiz"

Kriterium 4: Anbinden der Verkehrsanlagen von gesamtschweizerischer Bedeutung

Das bestehende Nationalstrassennetz erfüllt das Kriterium 4. Es sind keine Anpassungen erforderlich.

Kriterium 5: Anbinden der Kantonshauptorte

Kantonshauptorte, welche nicht Kernstadt einer mittel- oder grossstädtischen Agglomeration sind, sollen ans Nationalstrassennetz respektive an die nächstliegende grossstädtische Agglomeration angeschlossen werden. Betroffen sind die Kantonshauptorte Appenzell, Herisau, Delémont, Glarus, Liestal und Aarau. Zur Anbindung dieser Kantonshauptorte sind folgende Verbindungen ins Nationalstrassennetz aufzunehmen:

- **Anschluss St. Gallen-Winkel - Herisau - Appenzell**
- **Delémont - Verzweigung Hagnau**
- **Niederurnen - Glarus**
- **Pratteln - Liestal und**
- **Aarau - Anschluss Aarau Ost an der N1**

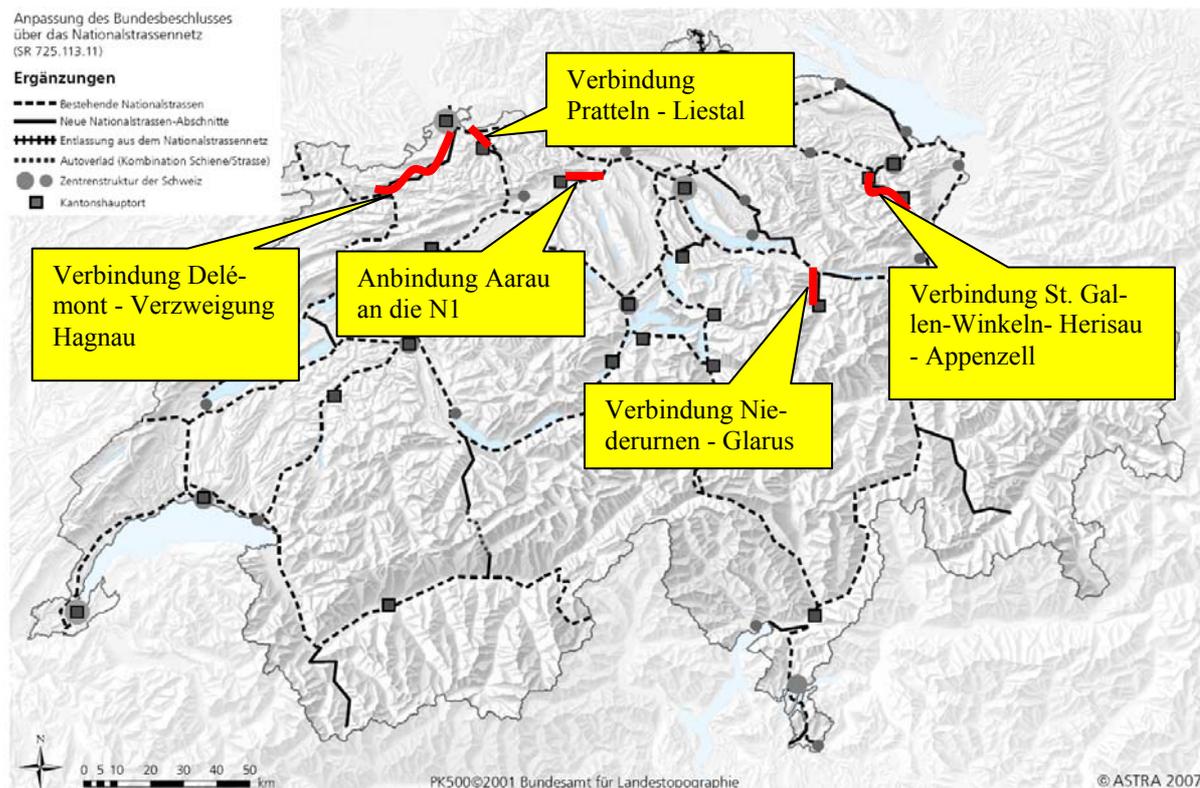


Abbildung 6: Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz zur Gewährleistung des Kriteriums "Anbindung der Kantonshauptorte"

Kriterium 6: Sicherstellen der Netzsicherheit auf Hauptachsen (Netzredundanz)

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Netzredundanz ist die Verbindung **Liestal - Sissach** ins Grundnetz aufzunehmen. Zusammen mit der beantragten Aufnahme der Verbindung Liestal - Pratteln (Anbindung der Kantonshauptorte) verfügt der Bund damit zwischen Pratteln und dem Anschluss Sissach über eine Ausweichroute zur bestehenden N2.

Kriterium 7: Anbinden der grossen alpinen Tourismusregionen

Die Erfüllung dieses Kriteriums erfordert die Aufnahme der Verbindung **Thusis - Silvaplana** (zur Anbindung des Oberengadins) ins Nationalstrassennetz. Das Oberengadin erreicht als einzige alpine Tourismusregion den geforderten Grenzwert von 3 Mio. Übernachtungen pro Jahr.

1.2.3 Umgang mit offenen Fragen aus dem Sachplan Verkehr

Im Sachplan Verkehr sind einige Fragen offen geblieben. Mit der vorliegenden Vorlage beantwortet der Bundesrat diese Fragen ausserhalb der grossstädtischen Agglomerationen.

Verbindung Schaffhausen - Trasadingen (Klettgau)

Im Sachplan Verkehr hat sich der Bundesrat zur Aufnahme der H13 Klettgaustrasse ins Grundnetz nicht abschliessend geäussert. Für eine Aufnahme der Klettgaustrasse spricht einzig ihre Signalisierung als Europastrasse E54. Diese Signalisation hat keinen Einfluss auf die Funktion und den Ausbaustandard der Klettgaustrasse, und sie hat auch keine verpflichtende Wirkung. Deshalb soll die Klettgaustrasse in Übereinstimmung mit den Anliegen des Kantons Schaffhausen dem Ergänzungsnetz zugeordnet werden.

Verbindung Anschluss Rothrist - Olten - Aarau - Kölliken

Die konsequente Anwendung des Kriteriums "Verbinden der mittelstädtischen Agglomerationen" würde die Aufnahme der Verbindung Anschluss Rothrist – Olten – Aarau (H5) und der Verbindung Aarau - Kölliken (T24) ins Grundnetz bedingen. Die betroffene Hauptstrasse H5 verläuft parallel zur Nationalstrasse N1 und ist bereits heute stark belastet. Zudem sind die Agglomerationen funktional bereits heute sehr stark zusammengewachsen. Die weiter betroffene Hauptstrasse T24 könnte als alternativer Anschluss von Aarau ans Nationalstrassennetz betrachtet werden. Im Rahmen der Erarbeitung des Sachplans Verkehr wurde bereits bezweifelt, ob es zweckmässig sei, parallel zur Nationalstrasse verlaufende Strassen mit einer sehr hohen Belastung ins Grundnetz aufzunehmen.

Jede Parallelverbindung hat ihre Eigenheiten. Deshalb verzichtet der Bundesrat auf eine generelle Regelung für die Handhabung von Parallelverbindungen. Entscheidend für die Beurteilung des vorliegenden Falles ist die Frage, ob die Interessen des Bundes zur Nutzung der Verbindung Anschluss Rothrist - Olten - Aarau als Alternative zur nahe gelegenen Nationalstrasse N1 höher zu gewichten sind, als die regionalen Interessen an der Verbindung. Der Bundesrat hat diese Frage geprüft und kommt zu einem klar negativen Befund: Die Kernfunktion dieser Strecke ist die agglomerationsinterne Verbindung der Agglomerationspole Aarau, Olten und Zofingen. Solche agglomerationsinternen Verbindungen sind zweckmässigerweise in der Kompetenz der Kantone zu belassen. Zudem eignet sich die Verbindung in Anbetracht ihrer hohen Verkehrsbelastung als Ausweichroute zur N1 ohnehin nur sehr bedingt.

Auf Grund dieser Überlegungen und in Übereinstimmung mit dem Wunsch der betroffenen Kantone Aargau und Solothurn ist auf die Zuordnung der Verbindungen Anschluss Rothrist - Olten - Aarau sowie zwischen Aarau und Kölliken ins Grundnetz zu verzichten. Diese Verbindungen sollen im künftigen Hauptstrassen- bzw. Ergänzungsnetz verbleiben.

Verbindung Pfäffikon - Rüti (Seedamm Rapperswil)

Auf Grund des funktionalen Kriteriums "Anbinden der mittelstädtischen Agglomerationen" müsste der Seedamm Pfäffikon SZ – Rapperswil-Jona ins Grundnetz aufgenommen werden. Gründe der Netzkohärenz sprechen allerdings *gegen* die Aufnahme des Seedamms ins Grundnetz. Einerseits besteht bereits der kreuzungsfreie, zweispurige Zubringer Reichenburg – Schmerikon, welche der Bund mitfinanziert hat. Andererseits stellt der Zubringer Reichenburg - Schmerikon die logische Weiterführung der Verbindung Brüttisellen - Wetzikon - Rüti zur N3 dar.

Aber auch regionale Überlegungen sprechen gegen die Aufnahme des Seedamms Rapperswil ins Grundnetz: Über den Seedamm führt eine zweistreifige Hauptstrasse. Die Hauptfunktion dieser Strasse besteht in der Verbindung zweier Zentren derselben Agglomeration - der "Agglo Obersee". Als agglomerationsinterne Verbindung verbleibt die Strasse zweckmässigerweise in der Kompetenz der Kantone. In Absprache mit den betroffenen Kantonen St. Gallen und Schwyz wird auf die Aufnahme des Seedamms ins Grundnetz verzichtet. Der Seedamm Rapperswil ist dem Ergänzungsnetz zuzuordnen.

Nordzufahrt Zug

Gemäss Sachplan Verkehr ist zu überprüfen, ob die Nordzufahrt Zug ins Grundnetz aufzunehmen ist. In Frage käme die Aufnahme auf Grund der Kriterien "Anbinden der Kantonshauptorte" respektive "Anbinden der mittelstädtischen Agglomerationen der Schweiz".

Aus Sicht des Bundesrates ist die Anbindung von Zug ans Nationalstrassennetz - ähnlich wie beispielsweise in Freiburg oder Olten - über die bestehenden Autobahnanschlüsse Zug und Baar auch ohne Aufnahme der Nordzufahrt ausreichend sichergestellt. Daher wird auf die Aufnahme der Nordzufahrt Zug ins Grundnetz verzichtet.

Verbindung Murten – Ins

Die Verbindung zwischen der N1 und der N5 im Raum Murten / Kerzers – Ins soll als Bestandteil der Verbindung (Besançon/Nancy/Dijon -) Neuchâtel - Bern ins Grundnetz aufgenommen werden. Dafür kommen zwei Möglichkeiten in Frage: eine über Löwenberg zum Anschluss N1/Murten und die andere über die heutige Hauptstrasse H10 zum Anschluss N1/Kerzers. Der Bundesrat beantragt nach eingehender Prüfung die Aufnahme der Verbindung über Löwenberg ins Nationalstrassennetz. Für diese Lösung sprechen der höhere Ausbaustandard der Strasse und die kürzere Fahrzeit.

1.2.4 Umfang des Ergänzungsnetzes

Das Ergänzungsnetz entspricht in grossen Teilen dem heutigen schweizerischen Hauptstrassennetz. Die Festlegung des Ergänzungsnetzes liegt in der Kompetenz des Bundesrates (Artikel 12 MinVG). Der Bundesrat wird die Festlegung im Rahmen der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV) vornehmen, sobald die eidgenössischen Räte die vorliegenden Anträge zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz verabschiedet haben.

Zwischen der Festlegung des Grundnetzes durch die eidgenössischen Räte und der rechtlichen Verankerung des Ergänzungsnetzes bestehen enge Abhängigkeiten. Deshalb stellt der Bundesrat nachfolgend das vorgesehene Ergänzungsnetz vor. Ins Ergänzungsnetz aufzunehmen sind gemäss Sachplan Verkehr Verbindungen, welche folgende Bedingungen erfüllen:

- **Basiserschliessung peripherer Regionen:** Strassen, welche bei mittlerer oder hoher Verkehrsbelastung einen hohen Anteil Fernverkehr aufweisen, sind dem Ergänzungsnetz zuzuordnen. Dasselbe gilt für die Verbindungen zwischen definierten Regionen im Berggebiet (MS-Regionen) - sofern dies durch die Erfüllung der übrigen Kriterien noch nicht der Fall ist und eine hochklassige Strasse bereits besteht. Ebenfalls dem Ergänzungsnetz Strasse zuzuordnen sind die Anbindungen von zusammenhängenden und gemeinsam vermarkteten Tourismusregionen mit 0,5 bis 1,5 Mio. Übernachtungen pro Jahr - sofern die betreffende Strasse ein Gebiet mit gesamthaft mehr als 0,5 Mio. Übernachtungen pro Jahr erschliesst.⁴

Aus der Anwendung dieses Kriteriums und unter Berücksichtigung der unter den Ziffern 1.2.1 bis 1.2.3 dargestellten Anpassungen am Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz ergeben sich die nachfolgend dargestellten Veränderungen des Hauptstrassennetzes. Die beantragte Anpassung des Nationalstrassennetzes sieht vor, rund 342 Kilometer aus dem heutigen schweizerischen Hauptstrassennetz ins Nationalstrassennetz zu überführen. Gleichzeitig beabsichtigt der Bundesrat, rund 630 Kilometer kantonaler Strassen neu ins Ergänzungsnetz aufzunehmen und rund 315 Kilometer aus dem heutigen schweizerischen Hauptstrassennetz in die kantonalen Strassennetze zu entlassen.

⁴ Sachplan Verkehr 2006, Seite 22



Abbildung 7: Übersicht über das künftige Ergänzungsnetz.

1.2.5 Kantone sind von Anpassungen unterschiedlich betroffen

Die beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und das vorgesehene Ergänzungsnetz haben unterschiedliche Auswirkungen auf die einzelnen Kantone. Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die Auswirkungen. Die Spalte "NS heute" umfasst die heutige Länge der Nationalstrassen auf dem jeweiligen Kantonsgebiet. Die Spalte "NS neu" enthält die Länge des künftigen Nationalstrassennetzes. Ebenfalls dargestellt sind die Veränderungen auf dem Hauptstrassennetz (HS). Diese resultieren aus den beantragten Überführungen von Hauptstrassen ins künftige Nationalstrassennetz, aus den Überführungen von Nationalstrassen und kantonalen Strassen ins künftige Hauptstrassennetz sowie aus den Überführungen heutiger Hauptstrassen in kantonale Strassen.

Die Zusammenstellung zeigt, dass die Mehrzahl der Kantone Strassen in die Kompetenz des Bundes abgeben und damit von bestehenden Aufgaben entlastet werden (Spalte "Differenz NS"). Keine neuen Nationalstrassen entstehen in den Kantonen Basel-Stadt, Genf, Luzern, Nidwalden, Obwalden, Schwyz, Solothurn, Uri und Waadt. Weniger Nationalstrassen wird künftig einzig der Kanton Schaffhausen (-7 Kilometer) aufweisen. Am meisten zusätzliche Nationalstrassen-Kilometer entstehen in den Kantonen Bern (+60 Kilometer), Wallis (+57 Kilometer), Graubünden (+55 Kilometer), Basel-Land (+41 Kilometer), Zürich (+35 Kilometer) sowie St. Gallen, Neuenburg und Thurgau (je +29 Kilometer).

Nationalstrassen					Hauptstrassen bzw. künftiges Ergänzungszugnetz (nicht Gegenstand des vorliegenden Beschlusses)		
Kanton	NS heute	NS künftig	Differenz NS	davon heutige HS	HS heute	HS künftig	Differenz HS (massgebend für künftige Globalbeiträge)
	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]	[km]
ZH	159.1	194.3	35.2	8.4	67.4	46.7	-20.7
BE	231.9	291.4	59.5	59.0	293.1	415.2	122.1
LU	58.5	58.5	0.0	0.0	72.6	116.6	44
UR	69.3	69.3	0.0	0.0	92.8	87.5	-5.3
SZ	52.7	52.7	0.0	0.0	67.3	31.4	-35.9
OW	33.9	33.9	0.0	0.0	9.3	28.9	19.6
NW	25.8	25.8	0.0	0.0	10.7	10.7	0
GL	16.6	27.1	10.5	10.0	37.5	27.6	-9.9
ZG	17.7	22.8	5.1	5.1	9.5	4.4	-5.1
FR	84.2	89.1	4.9	0.0	51.1	92.5	41.4
SO	43.8	43.8	0.0	0.0	21.7	35.0	13.3
BS	11.5	11.5	0.0	0.0	2.4	0.0	-2.4
BL	30.2	71.2	41.0	41.0	44.0	0.0	-44
SH	19.1	11.9	-7.2	7.1	13.9	33.7	19.8
AR	0	11.2	11.2	5.2	42.9	6.1	-36.8
AI	0	4.1	4.1	0.0	13.2	0.0	-13.2
SG	139.8	168.9	29.1	13.6	139.7	96.8	-42.9
GR	162.3	217.0	54.7	54.7	455.5	430.6	-24.9
AG	99.3	104.0	4.7	4.7	107.8	138.6	30.8
TG	47.3	76.5	29.2	24.6	98.4	33.6	-64.8
TI	136.8	157	20.2	15.3	115.2	112.4	-2.8
VD	206	206	0.0	0.0	122.6	160.7	38.1
VS	133.8	192.0	57.3	57.3	221.5	233.4	11.9
NE	37.8	66.5	28.7	28.7	74.6	53.2	-21.4
GE	27.2	27.2	0.0	0.0	33.0	0.0	-33
JU	47.9	55.8	7.9	7.4	43.5	36.0	-7.5
Total	1'892.5	2'288.6	396.1	342.1	2'261.2	2'231.6	-29.6

Tabelle 1: Auswirkungen der beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz sowie der vorgesehenen Festlegung des Hauptstrassen- bzw. Ergänzungszugnetzes auf die Länge des Nationalstrassennetzes sowie des Hauptstrassennetzes.

1.3 Finanzierung der neuen Streckenelemente

1.3.1 Finanzieller Rahmen

Bis Ende 2007 waren die Nationalstrassen eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen. Der Bund übte ein Oberaufsichtsrecht aus, das sich vor allem in den Genehmigungen von Projekten, Vergaben und Krediten niederschlug. Die Kantone waren Eigentümer, Bauherren und Betreiber. Bund und Kantone trugen die Kosten gemeinsam, wobei der Bund bei Bau und Unterhalt durchschnittlich 87 Prozent und beim Betrieb 67 Prozent der Kosten übernahm. Die Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) hat per 1. Januar 2008 die volle Verantwortung für das Nationalstrassennetz dem Bund übertragen; und das sowohl was die Aufgabenerfüllung, als auch die Finanzierung angeht. Zudem ist der Bund Eigentümer dieser Strassen geworden. Einzig die Fertigstellung des im Jahre 1960 beschlossenen Nationalstrassennetzes bleibt eine Gemeinschaftsaufgabe von Bund und Kantonen.

Diese Zuständigkeitsordnung ist auch für alle im Rahmen der Anpassung des Netzbeschlusses neu als Nationalstrassen eingestufteten Strecken massgebend. Das bedeutet, dass der Bund allein über den Bau neuer Strassen und den Ausbau bestehender Strassen entscheidet. Er stellt die Funktionsfähigkeit der Strassen sicher, gewährleistet deren Sanierung, sorgt für die Substanzerhaltung und organisiert den Betrieb.

Der Bund finanziert seine Ausgaben aus zweckgebundenen Einnahmen. Diese stammen aus der Hälfte des Reinertrags der Mineralölsteuer, dem Zuschlag von 30 Rp./l auf diese Steuer sowie aus dem Reinertrag der Autobahnvignette. Diese Einnahmen belaufen sich jährlich zurzeit auf rund 3,7 Mia. CHF. Der Bund verwendet dieses Geld im Wesentlichen für sämtliche Aufwendungen der Nationalstrassen, die Globalbeiträge an Hauptstrassen, die Beiträge an strassenverkehrsbedingte Umwelt- und Landschaftsschutzmassnahmen, den kombinierten Verkehr, den Viertel der NEAT-Aufwendungen sowie die Mitfinanzierung der Infrastrukturausbauten im Rahmen der Agglomerationsprogramme gemäss IFG.

1.3.2 Steuerung der investiven Tätigkeiten des Bundes

Für die Steuerung der investiven Tätigkeiten sind die zwei Finanzierungsgefässe "Spezialfinanzierung des Strassenverkehrs (SFSV)" und "Infrastrukturfonds" zu unterscheiden. Die Steuerung erfolgt je nach Finanzierungsgefäss unterschiedlich:

Die Bewirtschaftung der direkt über die *SFSV finanzierten Investitionen in die Nationalstrassen* erfolgt über drei Instrumente: das langfristige Bauprogramm, das jährliche Bauprogramm sowie die Unterhaltsplanung Nationalstrassen. Über *das langfristige Bauprogramm* (Art. 11 Abs. 2 NSG) erfolgt die langfristige Steuerung der investiven Aufgaben Bau und Ausbau der Nationalstrassen. Dieses Programm stimmt den Investitionsbedarf sämtlicher Projekte mit den gemäss Finanzplanung verfügbaren Mitteln aufeinander ab. Massgebend sind dabei die Priorisierung der Projekte nach verkehrlicher Wichtigkeit sowie nach ihrer nachhaltigen Wirkung. Eine weitere, wichtige Einflussgrösse ist der jeweilige Bearbeitungsstand der Projekte. Das langfristige Bauprogramm wird etwa alle drei Jahre überarbeitet und vom Bundesrat genehmigt. Gleichzeitig passt das ASTRA dieses Programm im Sinne einer rollenden Planung jährlich den neuen Gegebenheiten an. Solche können entstehen, wenn sich bei einem Projekt beispielsweise infolge eines Beschwerdeverfahrens zeitliche Verzögerungen ergeben. Aus dieser Anpassung entsteht ein *jährliches Bauprogramm*, das vom UVEK genehmigt wird (Art. 24a NSV). Für die Teilaufgaben Ausbau und Unterhalt wendet das ASTRA zudem ein verfeinertes Führungsinstrument an, nämlich die *"Unterhaltsplanung Nationalstrassen (UPlaNS)"*. Basis dieses Instruments bilden schweizweit unterteilte, integrale Erhaltungsabschnitte, auf denen in bestimmten Zeitabständen sämtliche anfallenden Erhaltungsmassnahmen geplant und ausgeführt werden.

Für die Bewirtschaftung der Investitionen, welche *über den Infrastrukturfonds finanziert werden*, kommen die im IFG vorgesehenen Instrumente zum Zug. Die Steuerung der Netzzollendungsprojekte obliegt der Kompetenz des Bundesrates. Als Grundlage dafür ist dem Bundesrat alle vier Jahre eine Programmbotschaft zu unterbreiten. Erstmals hat dies per 31. Dezember 2009 zu erfolgen. Bis zu diesem Zeitpunkt erfolgt die Steuerung über das aktuelle langfristige Bauprogramm für die Nationalstrassen (vgl. oben). Über die Ausbaumassnahmen zur Beseitigung der Engpässe auf dem bestehenden Nationalstrassennetz entscheidet das Parlament. Basis dafür bildet die *"Programmbotschaft Engpassbeseitigung"*, welche der Bundesrat den eidgenössischen Räten erstmals per 31. Dezember 2009 vorzulegen hat.

Eine weitere, zentrale Steuerungsfunktion nimmt das Parlament im Rahmen des *jährlichen Budgetprozesses* wahr. Im Rahmen dieses Prozesses beschliesst das Parlament die jährlichen Kredite für die Nationalstrassenausgaben; teils über das FLAG-Budget des ASTRA, teils über den Infrastrukturfonds, aus dem der Bund insbesondere die Fertigstellung des bereits beschlossenen Nationalstrassennetzes sowie die Massnahmen zur Beseitigung der Engpässe auf dem bestehenden Nationalstrassennetz finanziert.

Ergänzend zu den obigen Instrumenten ist vorgesehen, im Rahmen der Rechnung jeweils eine Gesamtübersicht über alle grösseren investiven Vorhaben aus den Sparten Bau, Ausbau und Unterhalt vorzulegen (Zusatzdokumentation UVEK).

Mit Inkrafttreten des vorliegenden Bundesbeschlusses werden die investiven Tätigkeiten auf den neuen Nationalstrassenabschnitten in die beschriebenen Steuerungsinstrumente des Bundes integriert. Die Ausbauprojekte werden von den zuständigen Bundesstellen nach den gleichen Kriterien bewertet und zeitlich realisiert wie die Projekte auf dem bereits bestehenden Nationalstrassennetz.

1.3.3 Finanzieller Mehrbedarf durch die Anpassung des Netzbeschlusses

Mit den beantragten Anpassungen des Netzbeschlusses wird das bestehende Nationalstrassennetz um rund 21% verlängert - die Zubringer zu den Nationalstrassen nicht eingerechnet. Für den Bund ergeben sich daraus einschneidende finanzielle Folgen. Vorliegende Schätzungen beziffern den finanziellen Mehrbedarf für den Betrieb, Unterhalt und Ausbau der neuen Nationalstrassen auf jährlich rund 350 Mio. CHF. Diese Angaben basieren auf diversen Annahmen und sind - insbesondere was die Aufwendungen für die erforderlichen Ausbaumassnahmen anbelangt - mit erheblichen Unsicherheiten behaftet.

Das ASTRA veranschlagt den jährlichen Mehraufwand für den *Betrieb* der zusätzlichen rund 396 Kilometer Strassen auf rund 50 Mio. CHF. Diese Schätzung basiert auf dem schweizerischen Mittelwert der effektiven Betriebskosten im Jahre 2005⁵.

Der finanzielle Aufwand für den langfristigen Werterhalt einer Strassenanlage beträgt gemäss internationalen Richtwerten 1 bis 2 Prozent des Wiederbeschaffungswertes⁶. Der Wiederbeschaffungswert der neuen Netzelemente beträgt nach vorliegenden Schätzungen rund 6,6 Mrd. CHF. Das ASTRA rechnet für den Unterhalt der Strecken sowie kleinere, Wert vermehrende Investitionen⁷ mit einem finanziellen Aufwand von 1,5 Prozent des Wiederbeschaffungswertes. Dieser mittlere Ansatz trägt dem hohen Anteil an Gebirgsstrassen Rechnung, aber auch den teilweise unzureichenden Sicherheitsstandards der Strassen, die neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen. Daraus resultiert für die werterhaltenden Massnahmen ein zusätzlicher finanzieller Aufwand von jährlich rund 100 Mio. CHF.

⁵ Müller AG (2006), Schweizerische Mittelwerte 2005, Betrieblicher Unterhalt der Nationalstrassen

⁶ VSS FK7, Erhaltungsmanagement Generelle Fachkonzepte, MSE99/00

⁷ Darunter fallen insbesondere Massnahmen zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit sowie zur Gewährleistung der Verfügbarkeit der Strasseninfrastruktur (zB. Schutz vor Naturgefahren).

Für *Ausbauvorhaben* sieht die Situation folgendermassen aus: Die Kantone haben auf den Strecken, die neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollen, rund 50 Projekte oder Projektideen erarbeitet. Diese Projekte sind in den kantonalen Richtplänen, den Agglomerationsprogrammen sowie den Unterhalts- und Sanierungsprogrammen der kantonalen Tiefbauämter dokumentiert. Einige Projekte sind bereits weit entwickelt, und es liegen auch aussagekräftige Kostenschätzungen vor. Für andere Projekte oder Projektideen sind demgegenüber keine verwertbaren Kostenschätzungen verfügbar. Nach heutigem Wissensstand stehen für die 35 Neu- und Ausbauvorhaben mit vorhandenen Kostenschätzungen Aufwendungen im Umfang von rund 5.9 – 7.4 Mia. CHF zur Diskussion. Das Investitionsvolumen für die Realisierung aller auf den neuen Netzelementen diskutierten Projekte schätzt das ASTRA auf rund 7 bis 10 Mia. CHF. Damit ist jedoch noch nichts über Dringlichkeit, Realisierbarkeit und Baureife der Projekte gesagt. Der Bund wird alle Projekte nach einheitlichen Gesichtspunkten prüfen und dann in seine Planungsinstrumente einbeziehen. Es ist anzunehmen, dass vereinzelte Projekte nicht und andere nicht in dem von den Kantonen heute vorgesehenen Zeitraum verwirklicht werden. Das ASTRA nimmt an, dass in den kommenden 20 Jahren Projekte im Umfang von rund 4 Mia. CHF realisiert werden. Daraus ergibt sich eine jährliche finanzielle Belastung des Bundes von rund 200 Mio. CHF.

1.3.4 Deckung des finanziellen Mehrbedarfs

Die beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz dürfen keine Verschiebungen am eben erst im Rahmen der NFA verabschiedeten Lastenausgleich zwischen Bund und Kantonen nach sich ziehen. Diesen Grundsatz hat der Bundesrat im Sachplan Verkehr verankert und am 9. April 2008 bei der Festlegung der Reformstossrichtung im Rahmen der Aufgabenüberprüfung bekräftigt. Folglich sind die finanziellen Verpflichtungen des Bundes aus den Anpassungen des Netzbeschlusses in geeigneter Weise zu kompensieren.

Offenkundig ist die Sachlage bei den **Aufwendungen für den Betrieb und Unterhalt** der Strassen, welche ins Nationalstrassennetz überführt werden sollen. Diese Aufwendungen fallen mit dem Inkraftsetzen der Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz beim Bund an. Im Gegenzug werden die Kantone, welche Strassen an den Bund abtreten, unmittelbar finanziell entlastet. Es handelt sich dabei also um einen direkten Lasten-Transfer von den abtretenden Kantonen zum Bund. Der Bundesrat beantragt, diese Lastenverschiebung im Umfang von jährlich 150 Mio. CHF vollständig bei jenen Kantonen zu kompensieren, welche Strassen an den Bund abtreten. Erfolgen soll der Lastenausgleich durch die Reduktion der nicht werkgebundenen Bundesbeiträge sowie der Globalbeiträge an die Hauptstrassen.

Bei den Kantonen Basel-Landschaft und Neuenburg übersteigt die Entlastung aus den Anpassungen des Netzbeschlusses die Mittel, die den beiden Kantonen aus den Beitragsgefässen „Hauptstrassen“ und „nicht werkgebundene Beiträge“ zustehen. Für die Kompensation der verbliebenen Aufwendungen wird in Zusammenarbeit mit den beiden Kantonen eine ergänzende Lösung zu suchen sein. In Frage kommt beispielsweise eine Reduktion der Anteile der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) der betreffenden Kantone. Dafür wäre Artikel 19 Absatz 1 des Schwerverkehrsabgabegesetzes anzupassen.

Anders präsentiert sich die Ausgangslage bei den **Aufwendungen für den Ausbau** der übertragenen Strassen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist weder bekannt, welche Vorhaben tatsächlich realisiert werden, noch bestehen genügend verlässliche Aussagen über die Höhe und den Zeitpunkt der notwendigen Investitionen. Klar ist einzig, dass Handlungsbedarf besteht und dass die Kantone durch die Überführung von Strassen in die Kompetenz des Bundes auch von künftigen Aufwendungen für Ausbaumassnahmen wie den Bau von Ortsumfahrungen entlastet werden. Deshalb ist aus Sicht des Bundesrates auch in Bezug auf die Aufwendungen für den Ausbau der übertragenen Strassenverbindungen ein Kompensationsanspruch gegeben.

Ein Lösungsansatz könnte wie folgt aussehen: Sobald kompensationspflichtige Projekte zur Realisierung kommen, reduziert der Bund die Beitragsgefässe "Hauptstrassen" und "nicht werkgebundene Bundesbeiträge" ge-

samthaft um den entsprechenden Betrag. Mit diesem Ansatz kompensiert der Bund die effektiven Aufwendungen und zwar zum Zeitpunkt, an dem sie anfallen. Die Belastung aus der Kompensation verteilt sich auf alle Kantone. Dies kann mit der Überlegungen gerechtfertigt werden, dass letztlich das gesamte Netz von den Ausbauten profitiert.

Der Bundesrat wird diese Lösung im Rahmen der Programmbotschaft "Engpassbeseitigung" vertiefen und prüfen, ob noch andere Lösungsmöglichkeiten bestehen.

1.4 Übergangsregelung für Kantone ohne Nationalstrassen

Auf dem Kantonsgebiet beider Appenzell gibt es heute keine Nationalstrassen. Darum erhalten sie unter diesem Titel jährlich einen bestimmten Anteil der nicht werkgebundenen Beiträge (Art. 35 Abs. 2 MinVG). 2008 beläuft sich dieser Anteil für Ausserrhoden auf rund 5,8 Mio. CHF. Für Innerhoden sind es ca. 1,4 Mio. CHF. Mit der Aufnahme der Verbindung zu den beiden Kantonshauptorten entfällt der Status "Kantone ohne Nationalstrassen". Als Folge davon verlieren die beiden Kantone den entsprechenden Beitrag.

Mit der Aufnahme der Strecken ins Nationalstrassennetz übernimmt der Bund deren volle Finanzierung. Das entlastet zwar die Kantone Appenzell Innerhoden und Appenzell Ausserhoden, sie erhalten aber keine finanziellen Mittel mehr als "Kantone ohne Nationalstrassen". Der Verlust dieser Beiträge wird - zumindest solange der Bund keine grösseren Ausbauten realisiert - durch die beschriebene Entlastung bei weitem nicht wettgemacht. Insbesondere für den Kanton Appenzell Ausserhoden entsteht erst mit einer allfälligen Inbetriebnahme der Umfahrung Herisau ein Gegenwert für diesen Ausfall.

Es ist darum eine Lösung anzustreben, die einen vernünftigen Ausgleich schafft. Dieser besteht darin, dass der Bund den beiden Kantonen bis zu einer allfälligen Inbetriebnahme des ersten Teilstücks der Umfahrung Herisau weiterhin die Beiträge unter dem Titel "Kantone ohne Nationalstrassen" ausbezahlt. Diese Beiträge sind jedoch - wie bei allen anderen Kantonen, welche Strecken an den Bund abtreten - um die Mehrbelastung des Bundes für den betrieblichen und baulichen Unterhalt der übertragenen Strecken zu kürzen. Durch diese Einschränkung vermeidet der Bundesrat eine Besserstellung der Kantone Appenzell Ausserrhoden und Appenzell Innerrhoden gegenüber dem heutigen Zustand.

Der Bundesrat wird zu gegebener Zeit die Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV) anpassen.

2. Erläuterungen zu den Anpassungen der Rechtserlasse

2.1 Allgemeines

Die Bundesversammlung entscheidet endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der Nationalstrassen (Art. 11 NSG). Die allgemeine Linienführung definiert die grossräumige Verbindung von Gebieten oder Regionen innerhalb des Netzes. Die Art der Nationalstrassen beinhaltet die Klassierung. Je nach bautechnischem Ausbaugrad und verkehrlicher Nutzung unterscheidet das NSG drei Klassen.

Die Nationalstrassen unterliegen der mehrstufigen UVP (Art. Ziffer 11.1 des Anhangs zur Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung). Die 1. Stufe bezieht sich auf die Ergänzung des Netzbeschlusses, d. h. sie ist eigentlich durchzuführen, wenn der Bundesrat der Bundesversammlung die Genehmigung der allgemeinen Linienführung und die Art der Nationalstrasse beantragt (Art. 11 NSG). Der Sinn dieser Vorschrift liegt darin, die optimale Linienführung für die neu zu errichtenden Verbindungen zu finden oder unüberwindbare Hindernisse bei vorgesehenen Linienführungen festzustellen.

Die Strecken, die mit der vorliegenden Vorlage neu ins Netz aufgenommen werden sollen, bestehen indessen bereits und sind schon lange in Betrieb. Daher erübrigt sich die UVP 1. Stufe. In gleicher Weise wurde verfahren, als das Parlament im Jahre 2000 die Prättigauerstrasse ins Nationalstrassennetz aufgenommen hat. Selbstverständlich sind bei allfälligen UVP-pflichtigen Ausbauten die nachfolgenden Stufen der UVP vorzunehmen.

2.2 Klassierung

Die Klassierung der neuen Netzteile bildet einen wesentlichen Bestandteil des Parlamentsbeschlusses. Das NSG unterscheidet drei Klassen. Die ersten beiden Klassen stehen nur dem Motorfahrzeugverkehr offen die dritte auch den übrigen Strassenbenützern. Zudem ist die erste Klasse nur an besonderen Anschlussstellen zugänglich und weist für beide Richtungen getrennte Fahrbahnen auf, die nicht höhengleich gekreuzt werden. Verbindungen mit geringerem bautechnischem Ausbaugrad gehören zur zweiten Klasse. Diese sind ebenfalls nur an bestimmten Anschlussstellen zugänglich und werden in der Regel nicht höhengleich gekreuzt (Art. 1 bis 3 NSG).

Die Zuordnung der neu in den Netzbeschluss aufgenommenen Strecken zu den Strassenklassen erfolgt anhand vergleichbarer Streckenabschnitte auf dem bereits bestehenden Nationalstrassennetz. Die meisten dieser Strecken sind bestehende Hauptstrassen. Hauptstrassen sind in der Regel zweistreifige Gemischtverkehrsstrassen und entsprechen - vom Ausbaustandard her - Nationalstrassen der dritten Klasse. Einige Abschnitte betreffen heutige kantonale Autobahnen. Solche Strecken werden - in der Regel - der zweiten Klasse zugeordnet. Wo eine neue Nationalstrassenverbindung die Kriterien zweier Klassen erfüllt, berücksichtigt dies der Bundesrat entsprechend.

Bei Strecken, bei welchen durch Ausbaumassnahmen die Strassenklasse geändert werden soll, entscheidet der Bundesrat im Rahmen der Genehmigung des generellen Projektes über die Klassierung der neuen Strecke. Werden bestehende Netzteile durch neue Netzteile - z.B. bei der Erstellung von Ortsumfahrungen - ersetzt, soll das ursprüngliche Netzteil aus dem Nationalstrassennetz entlassen werden. Das Netzteil ist dann dem Kantons- oder Staatsstrassennetz zuzuteilen. Über die Entlassung aus dem Nationalstrassennetz und einen allfälligen Rückbau des entlassenen Strassenabschnittes entscheidet der Bundesrat jeweils im Rahmen der Genehmigung des generellen Projektes für das neue Netzteil.

Die beantragte Klassierung der neuen Netzteile ist in den Anhängen 1 und 2 dargestellt.

2.3 Nummerierung und Bezeichnung

Bei der Nummerierung und Bezeichnung der neuen Abschnitte nimmt der Bundesrat Rücksicht auf die früher angewandte Praxis. Entsprechend beantragt der Bundesrat - in der Regel - die Übertragung der heutigen Hauptstrassennummern auf die neuen Nationalstrassenabschnitte. So sieht der Bundesrat zum Beispiel vor, den Zubringer Glarus, einen Abschnitt der heutigen schweizerischen Hauptstrasse H17, neu als N17 zu bezeichnen.

Nicht nachvollziehbar wären Nationalstrassen-Nummerierungen mit sehr hohen Nummern. Deshalb verzichtet der Bundesrat hier auf die sinngemässe Übernahme von Kantonsstrassen-Nummerierungen. Auf die betroffenen Strecken, zum Beispiel die Verbindung Spiez - Kandersteg - Gampel - Steg, sollen die noch verfügbaren tieferen Nationalstrassen-Nummern Anwendung finden. Die Vorschläge zur Nummerierung der neu aufgenommenen Abschnitte finden sich detailliert in den Anhängen 1 und 2. Eine Übersicht über das Netz und die Nummerierung der Nationalstrassen ist im Anhang 3 dargestellt.

Ferner beantragt der Bundesrat einige Änderungen der Nummerierung bereits bestehender Nationalstrassenabschnitte. Diese Anpassungen sollen dazu dienen, die Verständlichkeit von Verkehrsmeldungen zu verbessern. Aus diesem Grund sollen die heute bestehenden Nummernzusätze "a,b,c" gestrichen werden. Im Einzelnen beantragt der Bundesrat folgende Anpassungen an der Nummerierung der bestehenden Nationalstrassenabschnitte:

- Die N1 beginnt nach geändertem Netzbeschluss an der Grenze bei St-Julien und führt über die Umfahrung von Genf nach Genf Nord, dem heutigen Startpunkt der N1. Der Zubringer ab Perly als Umfahrung von Plan-les-Ouates wird neu bis Genf Süd (La Praille) als N31 bezeichnet.
- Die N1 im Raum Zürich wird neu nicht über zwei Äste in die Stadt geführt, sondern auf der vom Durchgangsverkehr benutzten Route über die Nordumfahrung von Zürich (Verzweigung Limmattal-Zürich Aubrugg).
- Analog wird der Netzbeschluss im Raum Zürich angepasst: Die N4 trennt sich an der Verzweigung Limmattal von der N1 und umfasst die Westumfahrung von Zürich. Die N3 findet ihre Fortsetzung ab der Verzweigung Brunau (Zürich Süd) durch den Üetlibergtunnel bis zur Verzweigung Zürich West. Der dritte in die Stadt hinein führende Ast zwischen Brunau und Sihlquai wird als N37 geführt.
- Die N14 wird verlängert und führt neu von der Verzweigung Rotsee über den Hirzel an den Anschluss Wädenswil: Emmen (Abzweigung von N2) - Verzweigung Rütihof (N4) und von Verzweigung Blegi (N4) - Baar - Sihlbrugg - Hirzel - Wädenswil (Anschluss an N3). Durch die Aufnahme der Verbindung Cham – Sihlbrugg – Wädenswil (Hirzel) entfällt somit die Abzweigung von Cham nach Blickenstorf (Baar / Zug) als Teil der N4.
- Die N6 wird neu mit der N16 verbunden und führt von Boncourt (Grenze zu Frankreich, heute N16) über Biel, Bern, und neu von Spiez, Lötschberg nach Gampel: Grenze (F) in Boncourt - Porrentruy – Delémont – Moutier - Tavannes - Biel-Bözingenfeld (Anschluss an N5), Weiterführung Biel-Brüggmoos (Anschluss an N5) - Lyss Nord - Verzweigung Schönbühl (Anschluss an N1) - Bern (Wankdorfplatz, Abzweigung von N1) - Bern (Freudenbergerplatz) - Verzweigung Lattigen - Spiez - Kandersteg (Verladestation Lötschberg) - Goppenstein (Verladestation Lötschberg) - Gampel (Anschluss an N9).
- Anpassen N8 an verlängerte N6 (Zubringer Port Simmental) Port - Wimmis - Verzweigung Lattigen (Anschluss an N6) - Verzweigung Spiez (Abzweigung von N6) - Interlaken - Iseltwald – Brienzwiler – Brünig – Sarnen – Acheregg (Anschluss an N2).

2.4 Eigentumsübertragung

Bis Ende 2007 waren die Kantone Eigentümer der Nationalstrassen. Mit Inkrafttreten von NFA per 1. Januar 2008 ist es der Bund. Seit dieser grundsätzlichen Neugestaltung ist mit der Anpassung des Netzbeschlusses auch gleichzeitig die Übertragung des Eigentums an den übertragenen Strassen zu regeln.

Die Verschiebung des Eigentums an den *bestehenden* Nationalstrassen per 1. Januar 2008 erfolgte im Rahmen der Einführung von NFA. Im Hinblick darauf haben die eidgenössischen Räte die Modalitäten für die Übertragung des Eigentums im Einzelnen beschrieben und in Artikel 62a des NSG entsprechende Übergangsbestimmungen ins Nationalstrassengesetz eingefügt (vgl. 05.070 Botschaft zur Ausführungsgesetzgebung zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen, S. 6152 f.). Für die jetzt neu ins Nationalstrassennetz zu übertragenden Strecken müssen sinngemäss die gleichen Grundsätze gelten. Die zitierten Übergangsbestimmungen galten jedoch nur für die Übertragung des Eigentums im Rahmen von NFA. Deshalb müssen im NSG für alle nachfolgenden Eigentumsübertragungen allgemein gültige Regelungen geschaffen werden.

2.5 Übernahme laufender Projekte

Strassenbauprojekte, zumal solche grösseren Ausmasses, beanspruchen von der Planung bis zur Inbetriebnahme oft mehr als zehn Jahre. Dabei sind im Wesentlichen gemäss jeweiligem geltenden kantonalen Recht folgende Schritte zu durchlaufen: Projektstudie, Vorprojekt, Auflageprojekt, Plangenehmigung samt allfälligen Einsprache- und Beschwerdeverfahren, Submission und Durchführen der Bauarbeiten. Auf den Strecken, die neu ins Netz von nationaler Bedeutung aufgenommen werden sollen, befinden sich mehrere Projekte in einer der beschriebenen Phasen. Es stellt sich die Frage, wie diese nach Inkraftsetzung des Netzbeschlusses zu behandeln sind.

Mit der Inkraftsetzung des Netzbeschlusses werden die Projekte dem Bundesrecht unterstellt. Das Bundesrecht kennt zum Teil abweichende bautechnische Anforderungen an die Projekte. Zudem sind gemäss Bundesrecht unterschiedliche Verfahrensstufen mit eigenen Zuständigkeiten zu durchlaufen. So sind nach dem Nationalstrassengesetz Ausbauvorhaben zunächst in generellen Projekten darzustellen. Diese zeigen unter anderem die Linienführung, die Anschlussstellen und die Kreuzungsbauwerke (Art. 12 NSG). Der Bundesrat genehmigt diese Projekte. Die genehmigten Projekte bilden die Grundlage für die anschliessende Erarbeitung der Ausführungsprojekte, die Auskunft geben über Art, Umfang und Lage des Werkes samt allen Nebenanlagen sowie über die Einzelheiten der bautechnischen Gestaltung und die Baulinien (Art. 21 NSG). Das UVEK erteilt die Plangenehmigung, die gleichzeitig den bundesrechtlichen Enteignungstitel beinhaltet.

Die von den Kantonen bearbeiteten Projekte haben ab Inkraftsetzung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz Bundesrecht zu genügen. Je nach Bearbeitungsstand sind diese Projekte unterschiedlich zu handhaben (vgl. Ziffer 2.6).

2.6 Kommentar zu den Änderungen des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen

Artikel 4a

Unter Ziffer 2.8 hiernach wird dargelegt, dass der geltende Netzbeschluss nicht mehr den heutigen Vorgaben von Rechtserlassen genügt. Deshalb sind die nach wie vor notwendigen rechtsetzenden Bestimmungen des Netzbeschlusses von 1960 ins Gesetz zu überführen. Das betrifft nur noch Artikel 2 Absatz 1 des Netzbeschlusses betreffend Änderung der Klassierung, der aber leicht anzupassen ist. Die geltende Fassung besagt nämlich, dass der Bundesrat im Einvernehmen mit dem Kanton die von der Bundesversammlung festgelegte Klassierung än-

dern kann. Diese Vorschrift berücksichtigt, dass vor NFA die Nationalstrassen eine Verbundaufgabe von Bund und Kantonen waren. Seit Anfang 2008 ist jedoch der Bund allein verantwortlich für dieses Strassennetz. Es soll daher dem Bundesrat allein vorbehalten sein, die Klassierung zu ändern, allerdings nach Anhören der betreffenden Kantone. Bei dieser Neuformulierung erübrigt sich ein Entscheid des Parlamentes im Konfliktfall. Absatz 2 von Artikel 2 ist inhaltlich praktisch eine Wiederholung von Artikel 22 NSG, so dass kein gesetzgeberischer Handlungsbedarf besteht.

Artikel 8a Absatz 1

Absatz 1 besagt, dass das Eigentum an den Strassen mit der Aufnahme ins Nationalstrassennetz kraft dieser Bestimmung grundsätzlich und unentgeltlich auf den Bund übergeht (Universalsukzession). Der Bund übernimmt allerdings nur jene Anlageteile, die funktional für den Betrieb der Strassen und die Ausübung des Eigentums notwendig sind. So verbleiben etwa allfällige Restparzellen, die nicht mehr gebraucht werden, beim Kanton.

Diese unentgeltliche Übertragung des Eigentums kann in den Kantonen im Zeitpunkt des Übergangs einen grösseren ausserordentlichen Abschreibungsbedarf auslösen, soweit die entsprechenden Vermögenswerte noch bilanziert sind. Die einmalige Abschreibung dieser Restbuchwerte könnte - ohne dass ein Abfluss von liquiden Mitteln stattfindet - zu einem merklichen Defizit in der laufenden Rechnung führen. Dieses Defizit wiederum könnte mit kantonrechtlichen Vorschriften über eine Defizitbegrenzung kollidieren bzw. eine Steuererhöhung bewirken. Die Kantone haben jedoch im Rahmen ihrer Haushaltsgesetzgebung selber die Möglichkeit, die Restbuchwerte in "Investitionsbeiträge an den Bund" umzuwandeln und dann unverändert über die bisher geplante Dauer abzuschreiben. Dieses Vorgehen vermeidet eine ausserordentliche Belastung der laufenden Rechnung. Diese Lösung ist sachgerecht, zumal sie einen Eingriff in das kantonale Haushaltsrecht vermeidet.

Artikel 8a Absatz 2

Einerseits bestimmt Absatz 2 gewissermassen spiegelbildlich zu Absatz 1, dass das Eigentum an den Strassen mit der Entlassung aus dem Nationalstrassennetz kraft dieser Bestimmung grundsätzlich und unentgeltlich auf den jeweiligen Kanton übergeht. Andererseits regelt dieser Absatz, dass das Eigentum an einer Strasse, die durch eine neue Strasse mit einer anderen Linienführung ersetzt wird (z.B. bei der Inbetriebnahme einer Ortsumfahrung), ebenfalls entschädigungslos auf den jeweiligen Kanton übergeht. Der Eigentumsübergang erfolgt im Zeitpunkt der Entlassung beziehungsweise bei Inbetriebnahme der neuen Strasse.

Bis zum Inkrafttreten von NFA waren derartige Bestimmungen nicht notwendig. Da die Kantone Eigentümer der Nationalstrassen waren und die entlassene beziehungsweise ersetzte Strasse wieder zur Kantonsstrasse wurde, musste das Eigentum nicht übertragen werden.

Artikel 8a Absatz 3

Gemäss Absatz 3 entscheidet die Bundesversammlung, was zu geschehen hat, wenn im Zeitpunkt des Inkrafttretens der Änderungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz auf einer Strecke ein rechtskräftig bewilligtes kantonales Projekt vorliegt.

Zur Rechtskraft sind folgende Präzisierungen anzubringen: Nach Nationalstrassenrecht (Art. 27e NSG) entscheidet das UVEK mit der Plangenehmigung gleichzeitig auch über die enteignungsrechtlichen Einsprachen. Die Plangenehmigung hat in diesem Sinn eine Doppelfunktion. Etliche Kantone kennen für ihre Strassenprojekte das gleiche umfassende Baubewilligungs- und enteignungsrechtliche Einspracheverfahren. Die Gesetzgebung einiger Kantone verweisen jedoch die enteignungsrechtlichen Einsprachen in ein separates Verfahren. Rechtskräftig ist demnach ein Projekt nur, wenn sowohl die planungsrechtlichen als auch die enteignungsrechtlichen Einsprachen erledigt sind. Ist dies nicht der Fall, sind die bundesrechtlichen Verfahren zu durchlaufen.

Sind im Zeitpunkt der Rechtskraft im obgenannten Sinne bereits Entschädigungsverfahren eingeleitet worden, fallen diese dahin, weil das rechtskräftige Projekt nun ein Bundesprojekt ist. Die bis dahin aufgelaufenen notwendigen prozessualen Kosten müssen demnach in der Abschreibungsverfügung geregelt werden. Dem Bund ist als Folge davon der Enteignungstitel gesetzlich zuzugestehen, und die Entschädigungsforderung ist bei der eidgenössischen Schätzungskommission anhängig zu machen.

Nach Ansicht des Bundesrates sind beim Vorliegen eines rechtskräftig bewilligten kantonalen Projektes zwei verschiedene Tatbestände zu unterscheiden:

A. Rechtskräftig bewilligte kantonale Projekte, die sich noch nicht im Bau befinden

Ein Projekt, das nach kantonalem Recht bewilligt wurde und im Zeitpunkt der Inkraftsetzung des Netzbeschlusses rechtskräftig ist, wird grundsätzlich übernommen. Es wäre nicht verständlich, hier nochmals ein zeitraubendes Genehmigungsverfahren zu durchlaufen, zumal derartige Projekte ebenfalls der UVP unterliegen und die Verteidigungsrechte der Betroffenen gleichermassen gewährt sind wie bei einem nach Nationalstrassenrecht bewilligten Vorhaben.

Zum beschriebenen Vorgehen ist allerdings ein wichtiger Vorbehalt anzubringen: das Projekt muss den bundesrechtlichen Anforderungen hinsichtlich Normen und Standards entsprechen. Ausserdem muss dessen Realisierung aus Sicht der übergeordneten Bundesinteressen notwendig sein. Dabei kann es sich nur um bedeutende Vorhaben handeln und nicht bloss um kleinere Anpassungen an der bestehenden Infrastruktur. Das ASTRA wird die anstehenden Projekte unter diesen Gesichtspunkten prüfen und einen Bericht verfassen. Gestützt auf diesen Bericht wird der Bundesrat im Rahmen der Botschaft zu jedem dieser Projekte Stellung nehmen. Es obliegt dann dem Parlament zu beschliessen, ob ein derartiges Projekt vom Bund übernommen wird. Dieser Entscheid erfolgt für jedes einzelne Projekt im Rahmen der Besonderen Bestimmungen des Bundesbeschlusses.

Die übernommenen Projekte werden dann in das Bauprogramm einbezogen. Der Bundesrat wird im Rahmen des Bauprogramms festlegen, zu welchem Zeitpunkt das Vorhaben gebaut wird. Denn es kann nicht sein, dass die Kantone den Bund durch Beschleunigung ihrer Projekte in Zugzwang bringen. Wollte man anders verfahren, so würde das bedeuten, dass ein Kanton indirekt das Bauprogramm des Bundes beeinflusst und mithin die dort vorgenommenen Priorisierung der Projekte unterläuft. Deshalb sind diese Projekte den gleichen Prioritätsregeln unterworfen wie die übrigen Projekte auf dem bisherigen Nationalstrassennetz. Diese Aussage gilt in erster Linie für grosse Vorhaben mit einem erheblichen Investitionsaufwand, ist aber auch für kleinere und weniger bedeutende Projekte von Belang.

Die Kantone haben alle bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesbeschlusses aufgelaufenen Kosten für Planung, Projektierung, Baubewilligungs- und Enteignungsverfahren sowie Landerwerb zu tragen. Das ergibt sich aus der geltenden Zuständigkeitsordnung. Es besteht denn auch keine Rechtsgrundlage auf Bundesebene, derartige Aufwendungen gewissermassen nachschüssig zu finanzieren, und es besteht kein Grund, eine solche zu schaffen, zumal keine tauglichen Abgrenzungen für die bisherigen kantonalen Aufwendungen zu ziehen wären. Ab diesem Zeitpunkt übernimmt der Bund die Verantwortung und mithin die volle Finanzierung aller Aufwendungen für die betroffenen Strassen.

Andererseits werden kantonale Projekte nicht übernommen, wenn sie noch nicht rechtskräftig sind. Dies gilt auch dann, wenn sich die Projekte bereits im Planungs- oder Projektierungsstadium befinden oder wenn die Kantone für sie sogar schon das Baubewilligungs- und allenfalls das Enteignungsverfahren eingeleitet haben. Ein allenfalls bereits eingeleitetes Enteignungsverfahren fällt dahin. Im Rahmen der Abschreibungsverfügung muss die zuständige Instanz auch die notwendigen prozessualen Aufwendungen des Enteigneten regeln. Diese Projekte müssen folglich die nach Bundesrecht vorgesehenen Planungs- und Projektierungsschritte durchlaufen. Das

zuständige Bundesamt wird selbstverständlich nicht eine eigene Planung von Grund auf wiederholen, sondern auf den bisherigen Grundlagen weiter arbeiten, dabei aber die bundesrechtlichen Vorgaben berücksichtigen.

B. Rechtskräftig bewilligte kantonale Projekte, die sich im Bau befinden

Der Bundesrat ist grundsätzlich der Ansicht, dass Projekte, die sich im Zeitpunkt des Inkrafttretens des Netzbeschlusses im Bau befinden, von den Kantonen fertig zu erstellen und zu finanzieren sind. Für derartige, weit fortgeschrittene Projekte, die sich bereits im Bau befinden, sollen die Kantone weiterhin die volle Verantwortung übernehmen, besonders, da sie in eigener Kompetenz die wichtigsten Entscheide hinsichtlich Inhalt und Umfang des Projekts, Finanzierung, Vergabe, Werkvertragsgestaltung und zeitliches Bauprogramm getroffen haben. Zudem ist eine Projektübergabe in der Bauphase mit etlichen praktischen und rechtlichen Schwierigkeiten verbunden, weshalb ein solches Vorgehen unzweckmässig erscheint. Ausserdem sind im laufenden Bauprogramm des Bundes sämtliche vorhandenen finanziellen Mittel bei anderen Bauvorhaben eingesetzt. Ein weiteres sich im Bau befindendes Projekt wäre demnach nicht sofort finanzierbar. Deshalb vertritt der Bundesrat grundsätzlich die Auffassung, dass die entsprechenden Strassen erst im Zeitpunkt der Übergabe an den Verkehr in das Bundes-eigentum übergehen sollen.

Allenfalls sind im Zeitpunkt der Verkehrsübergabe noch nicht alle enteignungsrechtliche Entschädigungsverfahren abgeschlossen. Zudem ist es denkbar, dass noch nicht alle Grundstücke im Eigentum des Werkeigentümers sind, weil mit dem Bau aufgrund einer vorzeitigen Besitzeinweisung begonnen wurde. Es ist zweckmässig, in diesem Fall das kantonale Entschädigungsverfahren zu Ende zu führen, zumal der Kanton - wie die Projektkosten - auch die Landerwerbskosten zu zahlen hat. Hingegen ist für bereits erhobene oder später angemeldete Entschädigungsforderungen für übermässige Immissionen aus dem Betrieb der Strasse das bundesrechtliche Entschädigungsverfahren vorzubehalten.

Artikel 8a Absatz 4

Diese Bestimmung verweist auf Artikel 62a, der für die Modalitäten des Eigentumsübergangs sinngemäss anwendbar ist. Im Einzelnen geht es um folgende Aspekte:

- Mit dem Eigentum verbunden sind auch die vertraglich und Verfügungsmässig eingegangenen Rechte und Pflichten, wie beispielsweise Doppelnutzungen, Leitungen für Wasser, Abwasser, Gas, Fernwärme, Telecom, Elektrizität, Lärmschutzwände, Mobilfunkantennen, Abstellflächen und Kunstbauten, Über- und Unterführungen oder Wildtierübergänge. Alle diese Verträge und Verfügungen sollen übernommen werden.
- Der Grundbuchverwalter hat die übernommenen Grundstücke und beschränkten dinglichen Rechte auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Regelung auf den neuen Eigentümer bzw. Berechtigten (Bund oder Kanton) umzuschreiben. Zu diesem Zweck wird den Grundbuchämtern eine Liste der auf den Bund oder Kanton übergegangenen Grundstücke und beschränkten dinglichen Rechte übergeben, die vom Bundesrat bezeichnet werden. Auf weitere Formalitäten ist zu verzichten. Der Grundbucheintrag erfolgt gebühren- und steuerfrei.
- Das ASTRA ist für sich und die künftigen Betreiber auf alle relevanten Akten angewiesen, die über den aktuellen Ausführungsstand Auskunft geben (Bauwerksakten, Dokumente für den Unterhalt und Betrieb der Strasse usw.). Die Kantone haben diese Akten mit der Eigentumsübertragung dem Bund zu übergeben. Die historischen Akten und die Buchungsbelege bleiben jedoch bei den Kantonen. Das gilt sinngemäss auch im umgekehrten Fall, wenn Strassen vom Bund (wieder) zurück an den Kanton gehen.

Ziffer II

Unter dieser Ziffer ist der Bundesbeschluss von 1960 über das Nationalstrassennetz aufzuheben. Da der bisherige Bundesbeschluss nicht als Bundesbeschluss nach neuem Recht erlassen wurde, ist er durch eine stufengerechte Regelung aufzuheben (Parallelismus der Formen). Damit nicht eine eigene Aufhebungsverordnung durch das Parlament erlassen werden muss, soll der bisherige Beschluss mit dem Gesetz aufgehoben werden.

2.7 Kommentar zu den Änderungen des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer

2.7.1 Grundsätze der Kompensation

In Ziffer 1.3.4 wird dargelegt, dass der Bund durch die neuen Netzelemente beim Betrieb und Unterhalt mit jährlich 150 Mio. CHF mehr belastet wird und dass nach Ansicht des Bundesrates dieser Betrag durch die betroffenen Kantone zu kompensieren ist. Diese Kompensation erfolgt zweckmässigerweise auf den Krediten „Hauptstrassen“ und „nicht werkgebundene Beiträge“. Dabei sind beide Voranschlagskredite im Vergleich zur heutigen Dotierung in etwa gleichmässig zu reduzieren. Dieses Vorgehen erfordert die nachstehenden Gesetzesanpassungen im MinVG.

2.7.2 Kredit „Nicht werkgebundene Beiträge“

Artikel 4 Absatz 5

Die geltende Bestimmung besagt, dass der Anteil der nicht werkgebundenen Beiträge mindestens 10 Prozent der jährlich für den Strassenverkehr bestimmten Mineralölsteuer beträgt. 1 Prozent dieser Einnahmen entspricht rund 36 Mio. CHF. Dieser gesetzliche Mindestanteil ist nun soweit zu reduzieren, dass der Bundesrat genügend Spielraum erhält, um die Kompensation vorzunehmen. Dafür genügen 4 Prozent, was rund 140 Mio. CHF ausmacht. Das heisst aber nicht, dass die jährlichen Voranschlagskredite um genau diesen Betrag herabgesetzt werden. Die Kürzung beschränkt sich auf das Notwendige; nach heutiger Einschätzung beträgt die Kürzung 110 bis 115 Mio. CHF. Die zitierte Vorschrift ist so anzupassen, dass die Zahl 10 durch die Zahl 6 ersetzt wird.

Artikel 35a

Nach Artikel 34 und 35 MinVG bemessen sich die nicht werkgebundenen Beiträge nach den Längen der für den Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen ohne Nationalstrassen sowie den Strassenlasten der Kantone. Werden bloss die Voranschlagskredite reduziert (mindestens 6, statt heute mindestens 10 Prozent der zweckgebundenen Einnahmen), dann müssten alle Kantone nach Massgabe ihrer Strassenlängen und Strassenlasten zur Kompensation beitragen, also auch jene, die keine Strassen ins Nationalstrassennetz abtreten. Nach Auffassung des Bundesrates soll aber die Kompensation nur durch jene Kantone erfolgen, welche Strassen an den Bund abtreten. Das bedingt eine Ergänzung des bisherigen Verteilmechanismus. Die vorgeschlagene Bestimmung ermächtigt nun den Bundesrat, auf Verordnungsstufe die Verteilung der nicht werkgebundenen Beiträge als Folge des neuen Netzbeschlusses anzupassen.

2.7.3 Kredit „Hauptstrassen“

Artikel 13 Absatz 4

Das MinVG schreibt für die Hauptstrassen keinen Mindestanteil an zweckgebundenen Strasseneinnahmen vor. Die vorgeschlagene Kompensation wird daher durch eine entsprechende Reduktion der Voranschlagskredite erreicht. Unter dieser Rubrik sind rund 35 bis 40 Mio. CHF einzusparen.

Hier ist ebenfalls darauf zu achten, dass nur Kantone kompensieren, die Strassen an das Nationalstrassennetz abtreten. Darum ist der Verteilmechanismen auch für die Hauptstrassen neu zu gestalten. Mit Artikel 13 Absatz 4 MinVG wird die notwendige gesetzliche Grundlage geschaffen.

2.8 Kommentar zu den Änderungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz

Der geltende Bundesbeschluss entspricht nicht mehr den verfassungsmässigen Vorgaben von Rechtserlassen. Nach Artikel 163 BV erlässt nämlich die Bundesversammlung rechtsetzende Bestimmungen in Form des Bundesgesetzes oder der Verordnung, und die übrigen Erlasse ergehen in Form des Bundesbeschlusses. Der Netzbeschluss von 1960 enthält neben der Festlegung des Nationalstrassennetzes auch rechtsetzende Vorschriften. Diese beiden Elemente sind nun zu trennen: die nach wie vor notwendigen rechtsetzenden Bestimmungen werden ins NSG aufgenommen (vgl. Ziff. 2.6 hievov), während das Nationalstrassennetz in einem einfachen Bundesbeschluss festgelegt wird.

Nach dem geltenden Artikel 3 des Netzbeschlusses bestimmt der Bundesrat im generellen Projekt, wo eine Nationalstrassen ausserhalb oder innerhalb des städtischen Gebiets beziehungsweise ausserhalb oder innerhalb des Alpengebiets liegt. Diese Vorschrift beruht darauf, dass die Kantone sich bis anhin mit unterschiedlichen Beitragssätzen an den Erstellungskosten beteiligen mussten, je nachdem, ob sich die Nationalstrasse eben ausserhalb oder innerhalb des städtischen Gebietes beziehungsweise Alpengebietes befand (vgl. Art. 7 aMinVG und Art. 11 MinVG). Seit Inkrafttreten von NFA finanziert nun der Bund alleine diese Investitionen, so dass sich die hier in Frage stehende Bestimmung erübrigt; es kann ersatzlos darauf verzichtet werden.

Anhang

Der heutige Erlasstext und der Anhang werden in einem Umfang geändert, der nach den gesetzestechnischen Richtlinien eine Totalrevision des Bundesbeschlusses erfordert. Materiell entscheidet das Parlament dennoch nur über die Änderungen des bisherigen Bundesbeschlusses. Der Anhang enthält also das bereinigte Nationalstrassennetz, nämlich die heutigen und die ergänzten Strecken. Er beinhaltet die Streckenführung, die Klassierung und die Nummerierung (vgl. auch Ziffern 2.2 und 2.3).

Der Klarheit halber sind die Änderungen des Netzes im Vernehmlassungsbericht separat aufgelistet (Anhang 3).

Der Anhang des Bundesbeschlusses sieht ferner besondere Bestimmungen zu einzelnen Strassenabschnitten vor, welche neu als Nationalstrassen erklärt werden. Dabei geht es um folgende zwei Falltypen (vgl. hierzu die Ausführungen unter Ziffer 2.6):

- Einmal werden dort alle Projekte einzeln aufgelistet, die rechtskräftig sind und vom Bund übernommen werden.
- Zum andern werden die im Bau befindlichen Projekte aufgezählt. Präzisierend wird festgehalten, dass der Kanton diese Projekte auf eigene Rechnung beenden muss und dass das Eigentum erst nach deren Inbetriebnahme auf den Bund übergeht.

3. Auswirkungen

3.1 Auswirkungen auf den Bund

Die Übernahme von knapp 400 Kilometern zusätzlicher Strassen ins Nationalstrassennetz führt beim Bund zu finanziellen Mehraufwendungen und zu einem zusätzlichen Personalbedarf.

3.1.1 Finanzielle Auswirkungen

Die finanziellen Mehraufwendungen belaufen sich gemäss Ziffer 1.3.3 auf jährlich insgesamt rund 350 Mio. CHF. Die Finanzierung dieser Aufwendungen soll durch eine Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone kompensiert werden. Damit erfolgt die beantragte Anpassung des Netzbeschlusses in Übereinstimmung mit den Beschlüssen des Bundesrates zum Sachplan Verkehr und zur Reformstossrichtung im Rahmen der Aufgabenüberprüfung für den Bund haushaltneutral.

3.1.2 Personelle Auswirkungen

Nach Inkraftsetzung der beantragten Anpassungen des Netzbeschlusses ist der Bund für den reibungslosen Betrieb - einschliesslich dem Verkehrsmanagement -, den Unterhalt, die erforderlichen Sanierungen sowie die Weiterentwicklung der übernommenen Strassen verantwortlich. Die auszuführenden Aufgaben für Projektierung, Ausbau, Betrieb und Unterhalt wird der Bund an private Unternehmungen respektive die Gebietseinheiten auslagern. Hingegen braucht es für die eigentlichen, nicht delegierbaren Bauherrenaufgaben - namentlich die Planung, Vorbereitung und Überwachung der auszuführenden Aufgaben sowie für das Verkehrsmanagement - Anpassungen am Personalbestand bei den zuständigen Bundesämtern.

Als Folge der NFA hat das ASTRA auf den 1. Januar 2008 eine dezentrale Struktur mit fünf Aussenstellen geschaffen. Die neuen Aufgaben werden vorwiegend diese Aussenstellen betreffen. Der Stellenetat der Aussenstellen für das Wahrnehmen der Bauherrenaufgaben auf den rund 1'900 Kilometern Nationalstrassen, welche die eidgenössischen Räte dem Bund im Rahmen der NFA übertragen haben, ist knapp kalkuliert. Er berücksichtigt das Optimierungs- und Synergiepotenzial aus der Zusammenfassung der Bauherrenaufgaben beim Bund (vgl. 2. NFA-Botschaft, S. 6289 f) und stellt deshalb eine gute Ausgangsgrösse dar für die Bemessung des zusätzlichen Personalbedarfs für das Wahrnehmen der Bauherrenaufgaben auf den neuen Netzelementen. Zu berücksichtigen ist dabei einzig, dass die neu ins Nationalstrassennetz aufgenommenen Strassen einen höheren Betreuungsaufwand erfordern als die Nationalstrassen, die bereits Bestandteil des Nationalstrassennetzes sind. Verantwortlich dafür sind die teilweise alte Substanz der Anlagen sowie die - gegenüber den klassischen Nationalstrassen - viel zahlreicheren, nachbarschaftlichen Verflechtungen in den Innerortsbereichen.

Gestützt auf diesen Mehraufwand und die Erweiterung des Nationalstrassennetzes um rund 21 Prozent beantragt der Bundesrat, den Stellenetat im operativen Bereich des ASTRA um 25 Prozent anzuheben. Bei einem Personalbestand von rund 174 Vollzeitstellen in den Aussenstellen, entspricht dies einem zusätzlichen Bedarf von 43 Vollzeitstellen. Hinzu kommt ein zusätzlicher Bedarf für die zentral zu erbringenden Leistungen wie Netzplanung, Standards, Audits, Projektbeurteilung sowie die zentrale Führung und Administration der neuen Netzelemente, wie auch für das Verkehrsmanagement. Für das Erbringen dieser Leistungen sind weitere zehn Vollzeitstellen erforderlich.

Im Weiteren ergibt sich beim Bundesamt für Umwelt (BAFU) als Umweltschutzfachstelle des Bundes ein Mehraufwand. Heute sind beim BAFU gut fünf Vollzeitstellen mit der Beurteilung von Nationalstrassenprojekten beschäftigt. Aus der Erweiterung des Nationalstrassennetzes um rund 21 Prozent ergibt sich die Notwendigkeit einer zusätzlichen Vollzeitstelle.

Insgesamt beantragt der Bundesrat, den Stellenetat des ASTRA um 53 Vollzeitstellen und beim BAFU um eine Vollzeitstelle aufzustocken.

Die Finanzierung dieser 54 zusätzlichen Vollzeitstellen erfolgt über die ausgewiesenen Mehraufwendungen für den Betrieb und Unterhalt der übertragenen Strassen im Umfang von 150 Mio. CHF pro Jahr (vgl. Ziffer 1.3.3). Wegen der beantragten Kompensation dieser Aufwendungen bei den Kantonen, erfolgt die beantragte Aufstockung des Personaletats für den Bund haushaltneutral.

3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden

Die beantragte Überführung von schweizerischen Hauptstrassen ins Netz von nationaler Bedeutung sowie die vorgesehene Erweiterung des Hauptstrassen- bzw. Ergänzungsnetzes im Rahmen des Sachplans Verkehr werden unterschiedliche finanzielle und personelle Auswirkungen auf die Kantone nach sich ziehen. Zu berücksichtigen sind dabei die beschlossene Ausschüttung von Globalbeiträgen an die Kantone zur Erfüllung ihrer Aufgaben für das schweizerische Hauptstrassennetz sowie die nicht werkgebundenen Beiträge an die Kantone.

3.2.1 Unterschiedliche, finanzielle Auswirkungen

Die beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz sowie des Hauptstrassennetzes werden sich in mehrfacher Hinsicht auf die finanziellen Verpflichtungen der Kantone auswirken:

- Die neuen Strecken des Nationalstrassennetzes gehen in die Kompetenz des Bundes über. Die betroffenen Kantone werden von den finanziellen Verpflichtungen für Betrieb, Unterhalt und Ausbau dieser Strassen vollständig entlastet.
- 342 Kilometer der Strecken, welche ins Nationalstrassennetz übertragen werden sollen, sind heute Bestandteil des Hauptstrassennetzes. Kantone, die Hauptstrassen an den Bund abgeben, werden in Zukunft über ein kürzeres Hauptstrassennetz verfügen. Als Folge davon verlieren sie den Anspruch auf einen Teil der Globalbeiträge des Bundes an das Hauptstrassennetz sowie an die nicht werkgebundenen Bundesbeiträge.
- Im Zuge des Sachplan Verkehr werden heutige Kantonsstrassen ins Hauptstrassen- bzw. Ergänzungsnetz aufgenommen beziehungsweise aus diesem entlassen. Die daraus resultierenden Veränderungen werden sich ebenfalls unterschiedlich auf die Höhe der Globalbeiträge des Bundes an das künftige Hauptstrassennetz sowie an die nicht werkgebundenen Bundesbeiträge an die einzelnen Kantone auswirken.
- Ebenfalls zu berücksichtigen ist der Kompensationsanspruch des Bundes zur Deckung seiner finanziellen Mehraufwendungen gemäss Ziffer 1.3.4.

Die nachfolgende Tabelle zeigt auf, wie sich die beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz sowie die vorgesehene Festlegung des künftigen Hauptstrassennetzes finanziell auf die einzelnen Kantone auswirken.

Dargestellt sind die Globalbeiträge an die Hauptstrassen sowie die nicht werkgebundenen Bundesbeiträge, welche die Kantone im Jahre 2008 ohne die beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz erhalten würden (Spalte 1).

Spalte 2 zeigt die entsprechenden Bundesbeiträge unter Berücksichtigung der vorgesehenen Anpassungen des Hauptstrassennetzes gemäss den Ziffern 1.2.4 und 1.2.5. Die daraus resultierenden finanziellen Auswirkungen sind eine indirekte Folge der beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Sie resultieren einerseits aus der beantragten Überführung von Strassen aus dem heutigen Hauptstrassennetz ins

künftige Nationalstrassennetz und andererseits aus den vorgesehenen Anpassungen am heutigen Hauptstrassennetz.

Spalte 4 zeigt den Kompensationsbedarf des Bundes für die Finanzierung seiner Mehraufwendungen für den Betrieb und Unterhalt der übertragenen Strecken. Die Höhe des Kompensationsbedarfs ergibt sich aus den heute verfügbaren Kenntnissen betreffend Ausbaustandard, Funktion und Lage der übertragenen Strassenabschnitte.

Die dargestellten Bundesbeiträge an die Kantone Appenzell Innerrhoden und Appenzell Ausserrhoden berücksichtigen ihren bisherigen Sonderstatus als "Kantone ohne Nationalstrassen". Die damit verbundenen Beiträge würden gemäss der Übergangslösung in Ziffer 1.4 nach der allfälligen Realisierung einer ersten Teilstrecke der Umfahrung Herisau entfallen.

Kanton	Globalbeiträge Hauptstrassen und nicht werkgebundene Beiträge		an Bund abgetretene Strecken (3)	Veränderung der Bundesbeiträge zur Kompensation der Aufwendungen für Betrieb und Unterhalt ⁸ (4)
	Stand 2008 (ohne Übergangsphase) ⁹ (1)	Stand mit Ergänzungsnetz (gemäss Ziffern 1.2.4 und 1.2.5) ¹⁰ (2)		
	[mio.]	[mio.]	[km]	[mio.]
ZH	40.06	38.25	35.2	- 10.96
BE	62.69	78.00	59.5	- 18.34
LU	15.65	20.13	0.0	0.00
UR	14.40	14.18	0.0	0.00
SZ	10.00	6.57	0.0	0.00
OW	2.23	4.69	0.0	0.00
NW	1.68	1.70	0.0	0.00
GL	4.83	3.98	10.5	- 2.29
ZG	3.92	3.23	5.1	- 2.03
FR	13.89	17.99	4.9	- 1.31
SO	9.44	10.65	0.0	0.00
BS	5.45	5.21	0.0	0.00
BL¹¹	14.18	8.95	41.0	- 15.06
SH	4.63	6.36	-7.2	+ 1.66
AR¹²	12.87	8.88	11.2	- 2.79
AI¹³	3.35	2.00	4.1	- 1.15
SG	27.03	22.31	29.1	- 9.06

⁸ Die Bemessung des Kompensationsanspruchs basiert auf den "gewichteten" Kilometern der übertragenen Strecken gemäss Verteilschlüssel für die Bemessung der Globalbeiträge an das Hauptstrassennetz.

⁹ Angenommene Höhe der Globalbeiträge an das Hauptstrassennetz: 160 Mio. CHF. Nicht berücksichtigt sind die Übergangsregelungen für die Mitfinanzierung von laufenden Projekten auf dem Hauptstrassennetz durch den Bund nach altem Recht.

¹⁰ Die dargestellten finanziellen Auswirkungen sind eine indirekte Folge der beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz. Sie basieren auf den gemäss Ziffer 1.2.4 vorgesehenen Anpassungen am Hauptstrassennetz.

^{11/14} Bei den Kantonen BL und NE übersteigen die Bundesbeiträge an die Hauptstrassen und die nicht werkgebundenen Beiträge den ausgewiesenen Kompensationsanspruch. Für den verbleibenden Fehlbetrag sind zu einem späteren Zeitpunkt in Zusammenarbeit mit den beiden Kantonen Lösungen zu finden (vgl. Ziffer 1.3.4)

^{12/13} Die Beiträge für "Kantone ohne Nationalstrassen" sind inbegriffen. Nach der allfälligen Realisierung eines ersten Teilstücks der Umfahrung Herisau entfallen diese Bundesbeiträge (vgl. Ziffer 1.4).

GR	90.50	87.81		54.7	- 28.10
AG	24.79	27.89		4.7	- 1.49
TG	16.39	10.91		29.2	- 9.09
TI	26.59	25.89		20.2	- 6.16
VD	34.48	39.32		0.0	0.00
VS	46.94	48.71		57.3	- 27.11
NE¹⁴	16.07	12.53		28.7	- 15.44
GE	9.40	5.91		0.0	0.00
JU	8.80	8.22		7.9	- 1.62
Total	520.28	520.28		396.1	- 150.00

Tabelle 2: Finanzielle Auswirkungen auf die Kantone infolge der beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz sowie die vorgesehenen Anpassungen am Hauptstrassennetz.

3.2.2 Personelle Entlastung beim Wahrnehmen der Bauherrenaufgaben

Durch die Übertragung von Kantonsstrassen ins Netz von nationaler Bedeutung werden bei den Kantonen die operativen Tätigkeiten für die Planung, Vorbereitung und Überwachung des Betriebs und Unterhalts, sowie den Ausbau der übertragenen Strecken entfallen. Eine detaillierte Quantifizierung dieser personellen Entlastung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Kantone ihren Stellenetat im Bereich der Bauherrenaufgaben ca. im Umfang der Stellen, die beim Bund zusätzlich geschaffen werden, reduzieren können.

Betreffend Unterhaltspersonal ist anzumerken, dass der Bund mit NFA die Aufgaben im Bereich des Betriebs- und Unterhaltungsdienstes an so genannte Gebietseinheiten vergibt. Dies gilt auch für die Strassen, die durch die beantragte Anpassung des Netzbeschlusses in die Kompetenz des Bundes überführt werden sollen. Die Gebietseinheiten bilden sich, z.T. durch Zusammenschluss, aus den heutigen kantonalen Organisationen, welche den Betrieb und projektfreien Unterhalt im Rahmen eines Globalbudgets erbringen. In diesem Bereich ist durch die Übertragung von kantonalen Strassen ins Netz von nationaler Bedeutung deshalb nicht mit wesentlichen personellen Auswirkungen auf die Kantone zu rechnen.

3.2.3 Kaum Auswirkungen auf die Gemeinden

Auswirkungen auf die Gemeinden werden sich voraussichtlich kaum ergeben. Die einzigen zu beachtenden Punkte sind, dass sich einerseits durch die Zuständigkeit und Eigentümerschaft des Bundes an den Nationalstrassen für die Gemeinden neu eine direkte nachbarschaftliche Koordination für gewisse Aufgaben mit dem Bund ergeben wird. Nicht auszuschliessen ist, dass die Kompetenzverschiebung auf dem Hauptstrassennetz auch einem Lasten- bzw. Aufgabenausgleich auf den so genannten Staats- oder Kantonsstrassen nach sich ziehen können.

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Der Wirtschaftsstandort Schweiz ist in hohem Masse abhängig von einer gut funktionierenden Verkehrsinfrastruktur. Mit den beantragten Anpassungen am Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz übernimmt der Bund die volle Verantwortung für das im Sachplan Verkehr definierte Strassennetz von nationaler Bedeutung. Durch die Übernahme verschiedener, eher peripher gelegener Verkehrsverbindungen bietet der Bund Gewähr für

eine ausgewogene Erschliessung aller Landesteile der Schweiz. Er leistet damit einen wichtigen Beitrag an die Entwicklung dieser Landesteile.

Auch die Wirtschaftszentren profitieren von einem verstärkten Engagement des Bundes in den peripherer gelegenen Gebieten der Schweiz. Dieses Engagement fördert den Zusammenhalt der Landesteile, wirkt der unterschiedlichen Entwicklung der Regionen entgegen und stellt auch langfristig eine sichere und attraktive Erschliessung sämtlicher Landesteile der Schweiz sicher.

Mit der Übernahme der neuen Streckenelemente wird der Bund die Realisierung wichtiger und teilweise seit längerer Zeit hängiger Ausbaumassnahmen auf den heutigen Kantonsstrassen an die Hand nehmen. Als Folge davon werden wichtige externe Aufträge vergeben. Durch diese Investitionen werden zusätzliche Arbeitsplätze in der Baubranche geschaffen und bestehende Arbeitsplätze gesichert.

Die Aufteilung in National- und Hauptstrassennetz als Alleinaufgabe vom Bund resp. der Kantone erlaubt die Festlegung klarer Zuständigkeiten. Die zuständigen Stellen haben einen verstärkten Anreiz, zwischen Kosten und Nutzen von Vorhaben innerhalb ihrer Zuständigkeiten besser abzuwägen und die Verkehrsinfrastrukturen effizienter auszugestalten.

Des Weiteren wird der Bund die neuen Netzelemente ins schweizerische Verkehrsmanagement sowie ins laufende Programm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, "Via sicura", einbeziehen. Dies schafft bessere Voraussetzungen für eine optimierte Nutzung der verfügbaren Strassenkapazitäten und leistet einen Beitrag an die Erhöhung der Verkehrssicherheit.

3.4 Auswirkungen auf andere Verkehrsträger

Die beantragten Anpassungen des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz umfassen keine neuen Verkehrsverbindungen. Es handelt sich ausschliesslich um die Überführung von bestehenden Strassen aus der Kompetenz der Kantone in die Kompetenz des Bundes.

Die Ausbaumassnahmen auf den vom Bund übernommenen Strecken zielen insbesondere auf die Wiederherstellung der erforderlichen Verträglichkeit bestehender Strassen mit den Bedürfnissen der Siedlungsräume sowie auf sicherheits- und umweltbedingte Sanierungen ab. Davon betroffen sind vor allem eher peripher gelegene Regionen der Schweiz. Eine Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr ist in diesen Gebieten nicht oder nur in bescheidenem Ausmass zu erwarten.

Des Weiteren ist der Bundesrat gemäss den Vorgaben im Sachplan Verkehr verpflichtet, allfällige Ausbauten auf den neuen Strecken von nationaler Bedeutung verkehrsträgerübergreifend abzustimmen und zu koordinieren.

3.5 Auswirkungen auf Raumordnung und Umwelt

3.5.1 Vorlage unterstützt die raumplanerischen Ziele des Bundes

Zentrales Anliegen der Vorlage ist es gemäss den Zielen des Sachplans Verkehr, die Funktionalität des Strassennetzes von nationaler Bedeutung zu erhalten und langfristig sicherzustellen. Von den beantragten Neuordnungen zum Nationalstrassennetz besonders betroffen sind Verkehrsverbindungen zur Stärkung des Städtesystems, wie auch Verbindungen in eher peripher gelegene Gebiete der Schweiz. Diese Neuordnungen stellen die Erschliessung dieser Gebiete auch längerfristig sicher und tragen - in Übereinstimmung mit den raumplanerischen Zielen des Bundes - zu einer ausgewogenen Entwicklung des ganzen Landes bei.

3.5.2 Keine direkten Auswirkungen auf die Umwelt

Mit der beantragten Neuordnung bestehender Netzteile geht der Bund keine terminlichen Verpflichtungen für Ausbaumassnahmen ein. Zwar wird der Bund voraussichtlich eine Reihe von kantonalen Ausbauplänen weiter-

führen. Er wird jedoch die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit dieser Vorhaben sorgfältig prüfen und mit den Bedürfnissen der Raumordnung und des Umweltschutzes abstimmen.

Allfällige Auswirkungen auf die Umwelt entstehen unabhängig davon, ob der Bund oder die zuständigen Kantone die Ausbaumassnahmen realisieren. Unterschiedliche - positive oder negative - Auswirkungen auf die Umwelt würden einzig dann entstehen, wenn sich die beantragte Anpassung der Zuständigkeit auf die Anzahl der realisierten Vorhaben auswirken würde oder wenn der Bund respektive der zuständige Kanton das jeweilige Vorhaben umweltverträglicher realisieren würde.

4. Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Botschaft über die Legislaturplanung 2007 - 2011 vom 23. Januar 2008 unter dem Titel "Botschaft zur Revision des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz" als Richtliniengeschäft angekündigt worden.

5. Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Nach Artikel 83 BV stellt der Bund die Errichtung eines Netzes von Nationalstrassen und deren Benutzbarkeit sicher (Abs. 1). Er baut die Nationalstrassen, betreibt und unterhält sie und trägt die Kosten dafür (Abs. 2). Die verfassungsmässigen Vorgaben sind im NSG und im MinVG näher ausgeführt. Für die Neuaufnahme in das Nationalstrassennetz und die Entlassung aus dem Nationalstrassennetz sind in diesen beiden Erlassen zusätzliche Bestimmungen notwendig. Sie betreffen einerseits die Übertragung des Eigentums, andererseits die Kompensation der finanziellen Entlastung der Kantone durch den Bund. Der Netzbeschluss stützt sich insbesondere auf die bereits bestehenden Vorschriften im NSG und zudem auf die neue Bestimmung in Artikel 8a Absatz 3 NSG ab. So sehen die Artikel 1 und 11 des NSG vor, dass das Parlament auf Antrag des Bundesrates endgültig über die allgemeine Linienführung und die Art der zu errichtenden Nationalstrassen entscheidet. Was die Klassierung der einzelnen Strecken angeht, sind die Vorgaben der Artikel 2 bis 4 des NSG zu beachten. Gestützt auf Artikel 8a Absatz 3 NSG entscheidet das Parlament über die Übernahme bestehender Projekte und deren allfällige Ausfinanzierung durch die Kantone. Welche Strecken und Verbindungen letztlich als "nationalstrassenwürdig" eingestuft werden, ist ein Ermessensentscheid, der dem Parlament obliegt. Die neuen Vorschriften in den beiden Gesetzen halten sich im Rahmen der Verfassungsbestimmung, und der Bundesbeschluss kann sich auf die erwähnten Delegationen im NSG stützen.

Schliesslich ist auf den Alpenschutzartikel einzugehen (Art. 84 Abs. 3 BV). Danach darf die Kapazität der Transitstrassen im Alpengebiet nicht erhöht werden. Das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STGV, SR 725.14) bezeichnet abschliessend, welche Strecken vom Verfassungsartikel erfasst sind. Es sind dies die vier internationalen Alpenübergänge, wovon die San Bernardino-, die Gotthard- und die Simplonroute bereits als Nationalstrassen gelten. Neu hinzu kommt einzig die Route über den Grosse St. Bernard. Diese Vorschriften berühren indessen nicht die Netzgestaltung als solche, weil damit noch nicht über die Kapazität einer Strecke entschieden wird. Erst die konkreten Bauprojekte beinhalten den tatsächlichen baulichen und verkehrlichen Ausbaugrad.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz und Verhältnis zum europäischen Recht

Die Gestaltung der Strassennetze ist eine rein innerstaatliche Angelegenheit. In dieser Hinsicht sind keine internationalen Verpflichtungen oder staatsvertragliche Abmachungen zu beachten. Wohl ist die Schweiz dem Europäischen Übereinkommen über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs (SR 0.725.11) beigetreten. Darin verpflichten sich die Vertragsparteien nur, die innerstaatlichen Strecken des "internationalen E-Strassennetzes" im Rahmen der nationalen Ausbauprogramme zu verwirklichen (Art. 1 des Übereinkommens). Das Übereinkommen überlässt es aber jeder Vertragspartei, die innerstaatliche Zuständigkeit zu regeln. So gehören schon heute mehrere schweizerische Strecken zum E-Strassennetz, die *nicht* Nationalstrassen sind (z.B. die erwähnte

Verbindung über den Grossen St. Bernard oder die kantonale Autobahn von Schönbühl nach Biel). Die Aufnahme dieser Strecken ins Nationalstrassennetz ändert also nichts an deren internationalem Status.

5.3 Erlassform

Nach Artikel 11 NSG entscheidet die Bundesversammlung endgültig über das Nationalstrassennetz. Dieser Beschluss ist also nicht referendumsfähig, womit als Erlassform ein Bundesbeschluss zulässig ist.

5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Die Gestaltung des Nationalstrassennetzes ist ein verkehrspolitischer Entscheid über die Zuständigkeit dieses Netzes. Aus Verfassung und Gesetz ergibt sich, dass für die neu aufzunehmenden Strecken in Zukunft der Bund und nicht mehr der Kanton verantwortlich ist. Das gilt auch für die Finanzierung. Der Entscheid, wie dieses Netz aussehen soll, ist jedoch kein Finanzierungsbeschluss, und insofern ist er auch nicht der Ausgabenbremse unterstellt.

5.5 Vereinbarkeit mit dem Subventionsgesetz

Die beantragte Änderung des Netzbeschlusses berührt die im 2. Kapitel des Subventionsgesetzes (SuG, SR 616.1) aufgeführten Grundsätze nicht.

Anhänge

- 1 Detailinformationen zu den beantragen Anpassungen am Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz
- 2 Anpassungen NSG, MinVG und Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz
- 3 Übersicht über die Änderungen im Netz und Nummerierung der Nationalstrassen
- 4 Übersichtskarte angepasster Netzbeschluss Nationalstrassen



Anhang 1: Detailinformationen zu den beantragten Anpassungen am Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Kriterium 1: Durchleiten des internationalen Transitverkehrs¹⁵

Aufnahme der H21, Martigny - Gd. St-Bernard

Vorschlag Nummer:	N21
Klasse (gem. NSG):	2 (Umfahrung Martigny), sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Nord: N9 / Verzweigung 22 Gd-St-Bernard Endpunkt Süd: Tunnelportal Bourg-St-Bernard
Betroffene Kantone:	VS, ca. 45 km
Bemerkung:	Tunnel Gd. St-Bernard privat und deshalb nicht im Netz

Aufnahme der H15, Schaffhausen - Thayngen

Vorschlag Nummer:	N4 (Umlegen der Verbindung Schaffhausen - Bargaen)
Klasse (gem. NSG):	3
Anschlusspunkte ans Nationalstras- sennetz:	Südwest: N4 / Anschluss 3 Mutzentäli Endpunkt Nordost: Landesgrenze D nach Thayngen
Betroffene Kantone:	SH, ca. 8 km

Überführung der N4 Bargaen - Schaffhausen ins Ergänzungsnetz

Vorschlag Nummer:	H4
Klasse (gem. NSG):	---
Anschlusspunkte ans Nationalstras- sennetz:	N4 Anschluss 3 Mutzentäli
Betroffene Kantone:	SH, ca. 15 km

¹⁵ Das Unterkriterium "Europastrassen" des Sachplans Verkehr wurde für die Netzzuordnung ins Grundnetz nicht verwendet, da die Anforderungen der Europastrassen an den Ausbaustandard demjenigen von Hauptstrassen entsprechen.

Kriterium 2: Verbinden der Schweiz mit dem Ausland (grosstädtische Agglomerationen)

Aufnahme der H6 Bern/Schönbühl - Biel

Vorschlag Nummer:	N6
Klasse (gem. NSG):	2
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Ost: N1 / Verzweigung 38 Schönbühl West: N5 / Verzweigung 26 Brügemoos
Betroffene Kantone:	BE, ca. 26 km

Aufnahme der H20, Neuchâtel - Le Locle - Col des Roches

Vorschlag Nummer:	N20
Klasse (gem. NSG):	2 (Neuchâtel-Vauseyon – La Chaux-de-Fonds und Umfahrung La Chaux-de-Fonds), sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Ost: N5 / Verzweigung 12 Neuchâtel-Vauseyon Endpunkt West: Col des Roches, Landesgrenze zu Frankreich
Betroffene Kantone:	NE, ca. 28 km
Bemerkungen:	1. Etappe Umfahrung La Chaux-de-Fonds per September 2007 fertig gestellt.

Aufnahme H223, Spiez - Kandersteg und H509, Goppenstein - Gampel

Vorschlag Nummer:	N6
Klasse (gem. NSG):	2 (Spiez – Frutigenstrasse, Reudlen – Frutigen), sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Nord: N8 / Anschluss 19 Spiez (neu Verzweigung) Süd: N9 / Anschluss 31 Gampel-Steg
Betroffene Kantone:	BE, ca. 25 km VS, ca. 10 km [ohne Tunnellänge]

Aufnahme der H338 (Hirzel) Baar - Wädenswil

Vorschlag Nummer:	N14 (als Fortsetzung Luzern – Cham)
Klasse (gem. NSG):	2 (Baar – Sihlbrugg), sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Ost: N3 / Anschluss 36 Wädenswil West: N4a / Anschluss 3 Baar
Betroffene Kantone:	ZG, ca. 6 km ZH, ca. 8 km

Aufnahme der H394, Mendrisio – Stabio / Gaggiolo

Vorschlag Nummer:	N38
Klasse (gem. NSG):	2 (Mendrisio - Stabio-Ost), sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Ost: N2 / Verzweigung 52 Mendrisio Endpunkt West: Landesgrenze Italien, Gaggiolo
Betroffene Kantone:	TI, ca. 7 km

Kriterium 3: Verbinden der gross- und mittelstädtischen Agglomerationen untereinander

Aufnahme der H406, H13, Bellinzona – Locarno

Vorschlag Nummer:	N13 (Fortsetzung San Bernardino Route)
Klasse (gem. NSG):	3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Ost: N2 / Anschluss 47 Bellinzona-Süd Endpunkt West: Locarno Ost (Tenero, Via alle Brere). Begründung: Der Anschluss Locarno Ost befindet sich am Rand des dicht besiedelten städtischen Gebiets. Er verbindet das Grundnetz mit dem untergeordneten Strassennetz, welches das Siedlungsgebiet von Locarno erschliesst.
Betroffene Kantone:	TI, ca. 13 km

Aufnahme der H13 Kreuzlingen – Meggenhus

Vorschlag Nummer:	N13 (als Fortsetzung St. Margrethen – Chur – San Bernardino)
Klasse (gem. NSG):	2 (Zubringer Meggenhus – Arbon West), sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Südost: N13 / Anschluss 1 Arbon-West Nordwest: N7 / Anschluss 7 Kreuzlingen-Nord
Betroffene Kantone:	TG, ca. 29 km SG, ca. 4 km

Aufnahme der kantonalen Autostrasse A53 Brüttisellen - Wetzikon - Rüti

Vorschlag Nummer:	N34
Klasse (gem. NSG):	2 (Brüttisellen - Uster-Ost und Hinwil - Rüti) , sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Nordwest: Wetzikon Südost: Anschluss 12 Rüti
Betroffene Kantone:	ZH, ca. 27 km

Kriterium 5: Anbindung der Kantonshauptorte

Aufnahme der H8, St. Gallen-Winkeln - Appenzell

Vorschlag Nummer:	N25
Klasse (gem. NSG):	3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Nord: N1 / Anschluss 80 SG-Winkeln Endpunkt Süd: Appenzell (Knoten mit Enggenhüttenstrasse (H448)); Begründung: Der Endpunkt des Grundnetzes befindet sich am Rand des dicht besiedelten Gebiets. Er verbindet das Grundnetz mit dem untergeordneten Strassennetz, welches das Siedlungsgebiet von Appenzell erschliesst.
Betroffene Kantone:	SG, ca. 2 km AR, ca. 23 km AI, ca. 4 km

Aufnahme der H18, Delémont Est - Hagnau

Vorschlag Nummer:	N18
Klasse (gem. NSG):	2 (Hagnau - Aesch), sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Nordost: N2 / Verzweigung Hagnau Südwest: N16 / Anschluss 11 Delémont-Est
Betroffene Kantone:	JU, ca. 7 km BL, ca. 31 km
Bemerkung	Anschluss an die nächstgelegene grossstädtische Agglomeration bedingt den Anschluss von Delémont an Basel

Aufnahme der H17, Niederurnen - Glarus

Vorschlag Nummer:	N17
Klasse (gem. NSG):	2 (Niederurnen – Näfels Nord), sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Nord: N3 / Anschluss 44 Niederurnen Endpunkt Süd: Glarus Nord (Knoten mit Nordstrasse und Lurigenstrasse); Begründung: Der Endpunkt des Grundnetzes befindet sich am Rand des dicht besiedelten Gebiets. Er verbindet das Grundnetz mit dem untergeordneten Strassennetz, welches das Siedlungsgebiet von Glarus erschliesst.
Betroffene Kantone:	GL, ca. 10 km

Aufnahme der H2, Pratteln - Liestal

Vorschlag Nummer:	N22
Klasse (gem. NSG):	3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Nord: N2 / Anschluss 8 Liestal
Betroffene Kantone:	BL, ca. 10 km

Aufnahme der H 5, Aarau - Aarau-Ost (Anschluss an N1)

Vorschlag Nummer:	N32
Klasse (gem. NSG):	2
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Anschluss Ost: N1 / Anschluss Aarau-Ost Anschluss West: Knoten Suhrebrücke/Tellistrasse (Übergang Ergänzungsnetz)
Betroffene Kantone:	AG, ca. 5 km

Kriterium 6: Sicherstellen der Netzsicherheit auf Hauptachsen (Redundanz)

Aufnahme der H2, Liestal - Sissach

Vorschlag Nummer:	N22
Klasse (gem. NSG):	2
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Süd: N2 / Anschluss 11 Sissach
Betroffene Kantone:	BL, ca. 10 km

Kriterium 7: Anbinden der grossen alpinen Tourismusregionen

Aufnahme der H417, H3 Thisis – Silvaplana

Vorschlag Nummer:	N3 (als Fortsetzung Zürich – Sargans)
Klasse (gem. NSG):	2 (Umfahrung Sils), sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Nord: N13 / Anschluss 22 Thisis-Süd Endpunkt Süd: Silvaplana, Verknüpfung mit H27 Die H27 verknüpft die Julierstrasse mit den weiteren Ortschaften derselben Tourismusregion.
Betroffene Kantone:	GR, ca. 54 km

Aufnahme von Netzteilen, deren Zuordnung im Sachplan Verkehr noch offen geblieben ist

Aufnahme der H10, Thielle - Murten

Vorschlag Nummer:	N10
Klasse (gem. NSG):	2 (Thielle - Ins), sonst 3
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Anschluss West: N5 / Anschluss 17 Thielle Anschluss Ost: N1 / Anschluss 29 Murten
Betroffene Kantone:	FR, ca. 5 km BE, ca. 9 km NE, ca. 1 km

Aufnahme der A 53, Rüti ZH - Reichenburg

Vorschlag Nummer:	N34
Klasse (gem. NSG):	2
Anschlusspunkte ans Nationalstrassennetz:	Anschluss West: N35 / Anschluss Rüti Anschluss Ost: N3 / Verzweigung Reichenburg
Betroffene Kantone:	SG, ca. 15 km SZ, ca. 1 km ZH, ca. 1 km



Anhang 2: Anpassungen NSG, MinVG und Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz

Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG)

Änderung vom ...

I

Das Bundesgesetz vom 8. März 1960¹⁶ über die Nationalstrassen wird wie folgt geändert:

Art. 4a *Änderung der Klassierung (neu)*

Der Bundesrat kann nach Anhören des Kantons die Klassierung einer von der Bundesversammlung festgelegten Nationalstrasse ändern, wenn verkehrstechnische oder andere Gründe dies erfordern.

Art. 8a *Übergang des Eigentums und Übernahme von Projekten bei Anpassungen des Nationalstrassennetzes (neu)*

¹ Werden bestehende Strassen neu ins Nationalstrassennetz aufgenommen, so geht das Eigentum an ihnen auf den Zeitpunkt der Aufnahme entschädigungslos auf den Bund über.

² Werden bestehende Nationalstrassen aus dem Nationalstrassennetz entlassen oder durch eine Nationalstrasse mit anderer Linienführung ersetzt, so geht das Eigentum an ihnen auf den Zeitpunkt der Entlassung beziehungsweise auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Strasse entschädigungslos auf den jeweiligen Kanton über.

³ Liegt für eine neu ins Nationalstrassennetz aufgenommene Strecke ein rechtskäftig bewilligtes kantonales Projekt vor, so entscheidet die Bundesversammlung, ob das Projekt vom Bund übernommen wird. Für solche Projekte ist keine bundesrechtliche Plangenehmigung erforderlich. Dem Bund steht das Enteignungsrecht zu.

⁴ Artikel 62a gilt für die Absätze 1 bis 3 sinngemäss.

II

Der Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960¹⁷ über das Nationalstrassennetz wird aufgehoben.

III

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

¹⁶ SR 725.11

¹⁷ SR 725.113.11

Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)

Änderung vom ...

I

Das Bundesgesetz vom 22. März 1985¹⁸ über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer wird wie folgt geändert:

Art. 4 Abs. 5 (neu)

⁵ Der Anteil für die nicht werkgebundenen Beiträge wird für jeweils vier Jahre festgelegt; er beträgt mindestens 6 Prozent der für den Strassenverkehr bestimmten Mineralölsteuer.

Art. 13 Abs. 4 (neu)

⁴ Der Bundesrat kann von den Absätzen 2 und 3 abweichen, um die Mehrbelastung des Bundes im Rahmen der Aufnahme kantonaler Strassen ins Nationalstrassennetz zu kompensieren. Die Kompensation tragen die Kantone, die Strassen an das Nationalstrassennetz abtreten.

Art. 35a Besondere Bestimmungen (neu)

Der Bund kann von den Artikeln 34 und 35 abweichen, um die Mehrbelastung des Bundes im Rahmen der Aufnahme kantonaler Strassen ins Nationalstrassennetz zu kompensieren. Die Kompensation tragen die Kantone, die Strassen an das Nationalstrassennetz abtreten.

II

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

¹⁸ SR 725.116.2

**Bundesbeschluss
über das Nationalstrassennetz
(Netzbeschluss)**

vom ...

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf die Artikel 1 Absatz 1, 8a Absatz 3 und 11 Absatz 1 des Bundesgesetzes vom 8. März 1960¹⁹ über die Nationalstrassen,

nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom...,

beschliesst:

Art. 1

Zu Nationalstrassen im Sinne der Bundesgesetzgebung über die Nationalstrassen werden die im Anhang zu diesem Beschluss aufgeführten Strassen erklärt.

Art. 2

Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Ständerat, [Datum] ...	Nationalrat, [Datum] ...
---------------------------	-----------------------------

¹⁹ SR 725.113.11

1. Liste der schweizerischen Nationalstrassen

	Strassenzug und Strecke	Klasse
N 1	Genf – Lausanne – Bern – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen	
	St. Julien (Grenze) – Perly – Flughafen Cointrin – Genf (N)	1 E
	Genf (N) – Ecublens (mit Abzweigung nach Lausanne La Maladière) – Chavornay – Yverdon	1
	Yverdon – Avenches	2
	Avenches – Murten – Bern (Weyermannshaus)	1
	Bern (Weyermannshaus) – Bern (Wankdorfplatz)	1
	Bern (Neufeld) – Bern (Tiefenaustrasse) (Zubringer Neufeld)	2 E
	Bern (Forsthaus) – Bern (Insel) (Zubringer Forsthaus)	3 E
	Bern (Wankdorfplatz) – Luterbach – Egerkingen – Rothrist – Oberentfelden – Dättwil – Neuenhof – Zürich (Aubrugg)	1
	Zürich (Hardturmssportplatz) – Platzspitz	3 E
	Zürich (Aubrugg) – Töss – Ohringen – Attikon – Wil – St. Gallen (W)	1
	St. Gallen (W) – St. Gallen (E)	1
	St. Gallen (Schoren) – St. Gallen (Kreuzbleiche)	1 E
	St. Gallen (E) – St. Margrethen (Grenze)	1
N 2	Basel – Belchentunnel – Luzern – Stans – Altdorf – Gotthard – Lugano – Chiasso	
	Anschluss an die deutsche Autobahn bei Weil – Hagnau	1 E
	Basel (Hagnau) Hard – Augst – Arisdorf – Sissach – Eptingen – Bülchertunnel – Egerkingen (Anschluss an N 1)	1
	Rothrist (Abzweigung von N 1) – Dagmersellen – Sursee – Sempach – Luzern (N)	1
	Luzern (N) – Senti – Kasernenplatz	1 E
	Senti – Luzern (S)	1
	Luzern (S) – Stans (E)	1
	Stans (E) – linksufrige Vierwaldstätterseestrasse – Altdorf – Göschenen	2
	Strassentunnel Göschenen – Airolo	2
	Göschenen – Gotthardpass – Airolo	3
	Airolo – Castione	2
	Castione – Lugano (N)	1
	Lugano (N) – Lugano (S)	2

	Strassenzug und Strecke	Klasse
	Lugano (S) Chiasso (Grenze)	1
N 3	Basel (Euro-Airport) – Wiese (Anschluss an N2) – Augst (Abzweigung von N2) – Brugg – Birmenstorf und Verzweigung Limmattal (Abzweigung von N1) – Pfäffikon – Sargans und Thuisis – Tiefencastel – Silvaplana	
	Basel (Euro-Airport) - Wiese (Anschluss an N2)	1 E
	Augst (Abzweigung von N 2) – Frick – Bözberg – Brugg – Birmenstorf (Anschluss an N 1)	1
	Zürich (W) – Üetlibergtunnel – Zürich (Brunau)	1
	Zürich (Brunau) – Pfäffikon	1
	Pfäffikon – Ziegelbrücke	2
	Ziegelbrücke – Walenstadt (W)	1
	Walenstadt (W) – Sargans (Anschluss an N 13)	2
	Thuisis Süd (Abzweigung von N 13) – Tiefencastel – Silvaplana	3
N 4	Thayngen-(Grenze) – Schaffhausen – Winterthur und Zürich – Knonau – Cham – Brunnen – Altdorf	
	Thayngen (Grenze) – Schaffhausen Nord	3
	Schaffhausen (N) – Schaffhausen (S)	2 E
	Schaffhausen (S) - Winterthur (N) (Anschluss an N 1)	2
	Zürich (Limmattaler Kreuz) (Abzweigung von N 1) – Zürich West (Abzweigung von N 3) – Knonau – Cham – Holzhäusern	1
	Holzhäusern – Brunnen (S)	2
	Brunnen (S) – Altdorf (Anschluss an N 2)	3
N 5	Luterbach (Solothurn) – Biel – Neuenburg – Yverdon	
	Luterbach (Abzweigung von N 1) – Biel (E)	2
	Biel (E) – Biel (W)	2 E
	Biel (W) – Neuenstadt – Neuenburg – Yverdon (S) (Anschluss an N 1)	2/3
N 6	Boncourt (Grenze) – Delémont – Moutier – Biel – Schönbühl und Bern – Lattigen (Verzweigung N 6) – Spiez (Verzweigung N 8) – Gampel (Anschluss an N 9)	
	Boncourt (Grenze) – Porrentruy – Delémont – Moutier – Tavannes – Biel (Anschluss an N 5)	2/3
	Biel Süd – Lyss Nord	2
	Lyss Nord – Verzweigung Schönbühl (Anschluss an N1)	2
	Bern (Wankdorfplatz) (Abzweigung von N 1) – Bern (Freudenbergerplatz)	1 E
	Bern (Freudenbergerplatz) – Verzweigung Lattigen (N 8) – Verzweigung Spiez	1
	Spiez – Kandersteg (Verladestation Lötschberg)	3
	Goppenstein (Verladestation Lötschberg) – Gampel (Anschluss an N 9)	3
N 7	Winterthur – Frauenfeld – Kreuzlingen (Grenze)	

	Strassenzug und Strecke	Klasse
	Attikon (Abzweigung von N 1) – Frauenfeld – Kreuzlingen (Grenze)	2
N 8	Wimmis – Lattigen (N 6) – Spiez (Verzweigung N 6) – Interlaken - Iseltwald – Brienzwiler – Brünig – Sarnen – Acheregg (Anschluss an N 2)	2/3
N 9	Vallorbe (Grenze) – Chavornay und Villars-Ste-Croix – Villeneuve – Sitten – Brig – Simplon – Gondo (Grenze)	
	Vallorbe (Grenze) – Chavornay (Anschluss an N 1)	2
	Villars-Ste-Croix (Abzweigung von N 1) – Lutrive (mit Abzweigung nach Corsy) – Villeneuve	1
	Villeneuve – Sitten – Siders – Brig	2
	Brig – Simplon – Gondo (Grenze)	3
N 10	Thielle (Anschluss an N5) – Murten (Anschluss an N 1)	
	Thielle (Anschluss an N 5) – Ins	2
	Ins – Murten (Anschluss an N 1)	3
N 12	Vevey – Freiburg – Bern	
	Vevey (Abzweigung von N 9) – Freiburg – Bern (Weyermannshaus) (Anschluss an N 1)	2
N 13	Kreuzlingen – Arbon – St. Margrethen (Grenze) – Sargans – Chur – Thusis – Bernardino – Castione	
	Kreuzlingen Nord (Anschluss an N 7) – Romanshorn – Arbon West	3
	Arbon West – Verzweigung Meggenhus (Anschluss an N 1)	2
	St. Margrethen (Abzweigung von N 1) – Sargans – Chur – Reichenau – Thusis	2
	Thusis – Hinterrhein (E)	2/3
	Hinterrhein (E) – Bernhardintunnel – Malabarba	2
	Malabarba – Pian San Giacomo – Castione (Anschluss an N 2)	2
	Bellinzona Süd (Anschluss an N 2) – Locarno	3
N 14	Luzern – Cham – Sihlbrugg – Wädenswil	
	Emmen (Abzweigung von N 2) – Verzweigung Rütihof (N4)	1
	Verzweigung Blegi (Abzweigung von N4) – Baar – Sihlbrugg	2
	Sihlbrugg – Hirzel – Wädenswil (Anschluss N 3)	3
N 17	Niederurnen - Glarus	
	Niederurnen (Anschluss an N 3) – Näfels Nord	2
	Näfels Nord – Glarus	3
N 18	Verzweigung Hagnau (abzweigung von N2) - Delémont (Anschluss an N 16)	
	Verzweigung Hagnau (Abzweigung von N2) – Reinach Süd	2
	Reinach Süd – Aesch BL	2

	Strassenzug und Strecke	Klasse
	Aesch BL – Delémont-Est (Anschluss an N16)	2/3
N 20	Neuchâtel – Tunnel de la Vue des Alpes - Le Locle (Grenze)	
	Neuchâtel (Abzweigung von N 5) – Tunnel de laVue des Alpes – La Chaux-de-Fonds	2
	La Chaux-de-Fonds – Le Locle (Grenze)	3
N 21	Martigny – Gd. St-Bernard	
	Verzweigung Gd. St-Bernard (Abzweigung von N9) – Martigny-Croix	2
	Martigny-Croix – Tunnelportal Bourg-St-Bernard	3
N 22	Pratteln – Liestal – Sissach	
	Pratteln (Abzweigung von N 2) – Füllinsdorf - Liestal Altmarkt	3
	Liestal Altmarkt – Lausen – Sissach (Anschluss an N 2)	2
N 25	St. Gallen Winkeln - Appenzell	
	St. Gallen Winkeln (Abzweigung von N 1) – Herisau – Appenzell	3
N 28	Anschluss N13 Landquart–Klosters/Verladestation Vereinatunnel	2/3
N 31	Perly (Abzweigung von N 1) – Genf (S Umfahrung von Plan les Ouates)	1
	Perly – Genf (S, Umfahrung von Plan-les-Ouates)	1E
N 32	Aarau – Aarau-Ost	2
N 33	Zürich (N) (Abzweigung von N1) - Flughafen Kloten	1
N 34	Brütisellen – Wetzikon – Schmerikon – Reichenburg	
	Verzweigung Brütiseller (Abzweigung von N 1) – Uster Ost	2
	Uster Ost – Wetzikon	3
	Wetzikon – Hinwil – Rapperswil	2
	Rapperswil – Schmerikon	2
	Schmerikon – Verzweigung Reichenburg (Anschluss an N 3)	2
N 35	Zürich (Aubrugg) (Abzweigung von N1) – Milchbucktunnel	1
N 36	Limmattaler Kreuz (Abzweigung von N 1) – Zürich (Hardturmsportplatz) – Sihlquai	1
N 37	Zürich (Brunau, Abzweigung von N3) – Zürich (Sihlquai)	1 E
N 38	Mendrisio - Stabio	
	Mendrisio (Abzweigung von N2) – Stabio-Ost	2
	Stabio-Ost – Stabio (Grenze)	3

2. Besondere Bestimmungen zu einzelnen Strassenabschnitten, welche neu zu Nationalstrassen erklärt werden

N... X1 – Y1 – Z1

...

Das Projekt A1 wird vom Bund übernommen.

N ... X2 – Y2 – Z2

...

Das Projekt B1 ist vom Kanton auf eigene Rechnung zu beenden. Das Eigentum an der Strecke geht an den Bund über, sobald die Strecke dem Verkehr übergeben wird.

...

Das Projekt A2 wird vom Bund übernommen.

.....



Anhang 3 : Übersicht über die Änderungen im Netz und Nummerierung der Nationalstrassen

Gegenüber dem bestehenden Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 werden die folgenden Änderungen vorgeschlagen:

¹ Der Anhang wird um folgende Strecken ergänzt:

N3	Thusis Süd (Abzweigung von N13) – Tiefencastel – Silvaplana	3
N4	Thayngen (Grenze) – Schaffhausen Nord	3
N6	Biel Süd – Lyss Nord	2
N6	Lyss Nord – Verzweigung Schönbühl (Anschluss an N1)	2
N6	Spiez – Kandersteg (Verladestation Lötschberg)	3
N6	Goppenstein (Verladestation Lötschberg) – Gampel (Anschluss an N 9)	3
N10	(Neuchâtel) – Thielle – Murten	
	Thielle (Abzweigung von N5) – Ins	2
	Ins- Murten (Anschluss an N1)	3
N13	Kreuzlingen Nord (Anschluss an N7) – Romanshorn – Arbon West	3
N13	Arbon West – Verzweigung Meggenhus (Anschluss an N1)	2
N13	Bellinzona Süd (Anschluss an N2) – Locarno	3
N14	Verzweigung Blegi (Abzweigung von N4) – Baar – Sihlbrugg	2
N14	Sihlbrugg – Hirzel – Wädenswil (Anschluss an N3)	3
N17	Niederurnen – Glarus	
	Niederurnen (Anschluss an N3) – Näfels Nord	2
	Näfels Nord – Glarus	3
N18	Verzweigung Hagnau (Abzweigung von N2 – Delémont (Anschluss an N16))	
	Verzweigung Hagnau (Abzweigung von N2) – Reinach Süd	2
	Reinach Süd – Aesch BL	2
	Aesch BL – Delémont-Est (Anschluss an N16)	2/3
N20	Neuchâtel – Tunnel de la Vue des Alpes – Le Locle (Grenze)	
	Neuchâtel (Anschluss an N 5) – Tunnel de laVue des Alpes – La Chaux-de-Fonds	2
	La Chaux-de-Fonds – Le Locle (Grenze)	3
N21	Martigny – Gd. St-Bernard	
	Verzweigung Gd. St-Bernard (Abzweigung von N9) – Martigny-Croix	2
	Martigny-Croix – Tunnelportal Bourg-St-Bernard	3
N22	Pratteln – Liestal – Sissach	
	Pratteln (Abzweigung von N2) – Füllinsdorf – Liestal Altmarkt	3
	Liestal Altmarkt – Lausen – Sissach (Anschluss an N2)	2
N25	St. Gallen Winkeln – Appenzell	
	St. Gallen Winkeln (Abzweigung von N1) – Herisau – Appenzell	3
N32	Aarau – Aarau-Ost	2
N34	Brüttisellen – Wetzikon – Schmerikon – Reichenburg	
	Verzweigung Brüttisellen (Abzweigung von N1) – Uster Ost	2
	Uster Ost – Wetzikon	3
	Wetzikon – Hinwil – Rapperswil	2
	Rapperswil – Schmerikon	2
	Schmerikon – Verzweigung Reichenburg (Anschluss an N3)	2
N38	Mendrisio - Stabio	
	Mendrisio (Abzweigung von N2) – Stabio-Ost	2
	Stabio-Ost – Stabio (Grenze)	3

Anhang 3 (Fortsetzung)

² Der Anhang wird bei folgenden Strecken verändertert:

N1	St. Julien (Grenze) – Perly – Flughafen Cointrin – Genf (N)	1 E
N1	Bern (Wankdorfplatz) – Luterbach – Egerkingen – Rothrist – Oberentfelden – Dättwil – Neuenhof – Zürich (Aubrugg)	1
N3	Basel (Euro-Airport) – Wiese (Anschluss an N2) und Augst (Abzweigung von N2) – Brugg – Birmenstorf und Verzweigung Limmattal (Abzweigung von N1) – Pfäffikon – Sargans und Thusis – Tiefencastel – Silvaplana	
	Basel (Euro-Airport) – Wiese (Anschluss an N2)	1 E
	Zürich West – Üetlibergtunnel – Zürich (Brunau)	1
N4	Thayngen (Grenze) – Schaffhausen – Winterthur und Zürich – Knonau – Cham – Brunnen – Altdorf	
	Verzweigung Limmattal (Abzweigung von N1) – Zürich West – Knonau – Cham – Holzhäusern	1
N6	Boncourt (Grenze) – Delémont – Moutier – Biel – Schönbühl und Bern – Lattigen – Spiez – Gampel (Anschluss an N 9)	
	Boncourt (Grenze) – Porrentruy – Delémont – Moutier – Tavannes – Biel (Anschluss an N 5)	2
	Bern (Freudenbergerplatz) – Verzweigung Lattigen – Verzweigung Spiez	1
N8	Wimmis – Lattigen (Anschluss an N6) – Spiez (Abzweigung von N6) – Interlaken - Iseltwald – Brienzwiler – Brünig – Sarnen – Acheregg (Anschluss an N2)	2/3
N13	Kreuzlingen – Arbon – St. Margrethen (Grenze) – Sargans – Chur – Thusis – Bernardino – Castione	
N14	Luzern – Cham – Sihlbrugg – Wädenswil	
N31	Perly (Abzweigung von N1) – Genf (S Umfahrung von Plan les Ouates)	1
N33	Zürich (N) (Abzweigung von N1) – Flughafen Kloten	1
N35	Zürich (Aubrugg) (Abzweigung von N1) – Milchbucktunnel	1
N36	Limmattaler Kreuz (Abzweigung von N1) – Zürich (Hardturmssportplatz) – Sihlquai	1
N37	Zürich Brunau (Abzweigung von N3) – Zürich (Sihlquai)	1 E

³ Folgende Strecke wird aus dem Anhang gestrichen:

N4	Bargen (Grenze) – Schaffhausen (N)	2/3
----	------------------------------------	-----

