



Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörigen Verpflichtungskredit

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|------|--|----|
| 1. | Einleitung | 3 |
| 1.1. | Ausgangslage | 3 |
| 1.2. | Vernehmlassungsteilnehmende | 3 |
| 1.3. | Vorbemerkung über die Zusammenstellung der Eingaben | 3 |
| 2. | Zusammenfassung der Ergebnisse | 4 |
| 3. | Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragebogen | 6 |
| 3.1. | Grundzüge der Vorlage | 6 |
| 3.2. | Zu wenig berücksichtigte Themen | 6 |
| 3.3. | Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen | 7 |
| 3.4. | Kriterien zur Festlegung eines grösseren Vorhabens | 8 |
| 3.5. | Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben | 8 |
| 3.6. | Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes | 9 |
| 3.7. | Vollständigkeit des STEP Nationalstrassen | 10 |
| 3.8. | Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbauschnitt 2019 | 10 |
| 3.9. | Weitere Bemerkungen | 11 |
| 4. | Anhang 1: Liste der eingegangenen Stellungnahmen | 12 |
| 5. | Anhang 2: Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage | 15 |

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Am 17. Januar 2018 beauftragte der Bundesrat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, zur „Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie den Ausbau im Sinne von Anpassungen und zu den grösseren Vorhaben im Nationalstrassennetz sowie zum Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrassen mit dem dazugehörenden Verpflichtungskredit“ eine Vernehmlassung durchzuführen. Diese wurde am 17. Januar 2018 eröffnet und dauerte bis zum 30. April 2018. Zur Vernehmlassung eingeladen wurden die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die auf gesamtschweizerischer Ebene tätigen Wirtschaftsverbände und Organisationen, die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie weitere interessierte Kreise.

1.2. Vernehmlassungsteilnehmende

Insgesamt gingen 92 Stellungnahmen ein (siehe Ziffer 4).

An der Vernehmlassung beteiligten sich 25 Kantone, die kantonale Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz (BPUK), sieben der in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien sowie drei kantonale Parteien. Hinzu kamen Stellungnahmen von drei gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, fünf gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft sowie 28 Organisationen und Vereine, mehrheitlich aus den Gebieten Verkehr, Wirtschaft, Umwelt und Landschaft. Schliesslich nahmen auch zwanzig Städte, Gemeinden, Agglomerationen und Regionen an der Vernehmlassung teil.

1.3. Vorbemerkung über die Zusammenstellung der Eingaben

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

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

2. Zusammenfassung der Ergebnisse

Breite Zustimmung zu den Grundzügen der Vorlage

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

Vertiefte Auseinandersetzung mit der Problematik der tiefen Fahrzeugauslastung beantragt

Einige Stellungnahmen weisen darauf hin, dass mit der Automatisierung der Fahrzeuge gewisse Erweiterungen nicht mehr notwendig sein werden und erwarten konkretere Aussagen zu den erwarteten Auswirkungen. Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende thematisieren zudem den tiefen Auslastungsgrad der Fahrzeuge und bemängeln, dass im Vernehmlassungsbericht dieser Thematik nicht mehr Gewicht beigemessen wurde. Der Bund soll sich im Hinblick auf die Fortschreibung der Vorlage in vier Jahren vertieft mit dieser Problematik auseinandersetzen und Massnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung festlegen.

Konkrete Aussagen in Bezug auf laufende Projekte sowie auf den Bau neuer und die Sanierung bestehender Anschlüsse gefordert

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende (insbesondere die Kantone) fordern die Umsetzung konkreter Massnahmen auf dem Nationalstrassennetz in ihren Gebieten. Dies betrifft mehrheitlich die Sanierung/Erweiterung bestehender und den Bau neuer Anschlüsse. Gemäss einiger Rückmeldungen fehlen im Bericht zu dieser Thematik konkrete Aussagen, wann welche Massnahmen und mit welchen Mitteln zur Realisierung gelangen sollen. Zudem beantragen die BPUK und zahlreiche Kantone, dass die Frage der Nationalstrassenanschlüsse ins STEP Nationalstrassen einfliesst.

Gleichbehandlung derjenigen Strecken gefordert, die per 1. Januar 2020 in das Nationalstrassennetz aufgenommen werden (NEB-Strecken)

Der Umstand, dass im Zahlungsrahmen die Mittel für die NEB-Strecken separat ausgewiesen werden und die Erweiterungsprojekte auf den NEB-Strecken abgesehen von drei Vorhaben noch nicht Bestandteil des STEP Nationalstrassen sein können, ruft zahlreiche Rückmeldungen hervor. Eine Mehrheit davon fordert, dass in der kommenden Fortschreibung in vier Jahren kein Unterschied zwischen dem bestehenden Nationalstrassennetz und den neu hinzukommenden Strecken gemacht wird. Andere setzen sich dafür ein, dass dies bereits in der vorliegenden Vorlage zur Anwendung gelangt (siehe auch nachfolgende Ausführung zum Zahlungsrahmen sowie zur Langfristperspektive und zu den Realisierungshorizonten [RH]) des STEP Nationalstrassen).

Vertiefte Koordination zwischen dem Nationalstrassennetz und dem nachgelagerten Strassennetz sowie zwischen den Verkehrsträgern beantragt

Zahlreiche Rückmeldungen weisen auf die Abhängigkeiten zwischen dem National- und dem nachgelagerten Strassennetz hin. Einige Stellungnahmen wünschen vertiefere Aussagen zu Massnahmen im Schnittstellenbereich, die in Zusammenhang mit den vorgesehenen Erweiterungsmassnahmen im STEP Nationalstrassen notwendig sind. Zudem fordern zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende eine bessere Abstimmung zwischen dem STEP Nationalstrassen und der Vorlage zu den Agglomerationsprogrammen. Sie weisen darauf hin, dass bei der Prüfung der Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen und den Massnahmen der Agglomerationsprogramme verschiedene Wirkungskriterien zur Anwendung gelangen und fordern im Hinblick auf die kommenden Fortschreibungen verbindliche Prozesse, die die Koordination regeln. Weiter beantragen einzelne Stellungnahmen vertiefte Untersuchungen und Abstimmungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Strasse.

Ausführungen zum Zahlungsrahmen mehrheitlich als nachvollziehbar erachtet

Der ausgewiesene Zahlungsrahmen für die bestehenden Nationalstrassen wird mehrheitlich nicht infrage gestellt. Einige Vernehmlassungsteilnehmende erachten die ausgewiesenen Mittel für die NEB-Strecken als zu gering respektive nicht nachvollziehbar und sehen im separaten Ausweisen der zur Verfügung stehenden Mittel eine Benachteiligung gegenüber den bestehenden Nationalstrassen.

Inhalte zu den grösseren Vorhaben nicht infrage gestellt

Die grosse Mehrheit der konsultierten erachtet die festgelegten Kriterien zur Formulierung eines grösseren Vorhabens als zweckmässig. Dasselbe gilt in Bezug auf die Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben. Einige Vernehmlassungsteilnehmende haben den Eindruck, dass die Kriterien explizit für das Gotthard-Projekt festgelegt wurden. Andere fordern, dass auch Projekte auf dem kantonalen Hauptverkehrsstrassennetz den grösseren Vorhaben zugeteilt werden sollen oder die Kostenschwelle von 500 Millionen auf 300 Millionen Franken reduziert wird.

Langfristperspektive kontrovers diskutiert

Die dargelegte Langfristperspektive führt zu kontroversen Diskussionen. Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende, wie auch eine Mehrheit der Kantone, unterstützen sie. Andere fordern Anpassungen oder lehnen sie ab, u.a. weil die NEB-Strecken nicht berücksichtigt sind, konkrete Projekte fehlen, die ländlichen Gebiete benachteiligt oder die Hauptverkehrsstrassen nicht Bestandteil der Perspektive sind. Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende erachten insbesondere die angestrebte Nationalstrassen-Redundanz und den konsequenten Ausbau auf drei Fahrstreifen innerhalb der metropoliten und grosstädtischen Agglomerationen als überzogen. Weitere monieren, dass bei der Langfristperspektive andere Ziele zur Anwendung gelangen als beim Betrieb und Unterhalt.

Ergänzungen im STEP Nationalstrassen beantragt

Der Umfang des STEP Nationalstrassen in Zusammenhang mit den Projekten auf dem aktuellen Nationalstrassennetz wird grossmehrheitlich nicht infrage gestellt. Einzelne Kantone beantragen die Aufnahmen zusätzlicher respektive die Erweiterung bestehender Projekte.

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende beziehen Stellung zu Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken. Einige fordern, dass diese bereits in der aktuellen Vorlage zu berücksichtigen sind. Andere erwarten deren Aufnahme und Gleichbehandlung im Rahmen der nächsten Fortschreibung. Eine weitere Thematik, die in diesem Zusammenhang regelmässig erwähnt wird, ist die der Anschlüsse. Diese sollten gemäss einigen Rückmeldungen Bestandteil des STEP Nationalstrassen sein.

Vereinzelte Anpassungen in der Zuteilung zu den Realisierungshorizonten gefordert

Die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten wird grösstenteils nicht infrage gestellt. Vereinzelte direkt betroffene Kantone sowie Gemeinden und Regionen fordern die Zuteilung des jeweiligen Vorhabens in einen früheren Realisierungshorizont.

Ausbauschnitt 2019 nicht in Frage gestellt

Die Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden ist mit den zugeteilten Projekten einverstanden. Eine Stellungnahme fordert die Zurückstufung des Bypasses Luzern, andere sprechen sich gegen jegliche Kapazitätserweiterung aus.

Unterstützung für den Ausbau des Personalbestandes

Zahlreiche Konsultierte äussern sich zu dem vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) ausgewiesenen Mehrbedarf von 69 Stellen (plus eine Stelle für das Bundesamt für Umwelt). Bis auf eine Ausnahme unterstützen alle den Ausbau des Personalbestands aktiv und bestätigen dessen Notwendigkeit zur Erfüllung der Aufgaben, die sich dem ASTRA zukünftig stellen werden.

3. Auswertung der Stellungnahmen gemäss Fragebogen¹

3.1. Grundzüge der Vorlage

Der Grundtenor zu den Grundzügen der Vorlage ist positiv. Die Mehrheit der Konsultierten (53; u.a. BDP Schweiz, CVP Schweiz, FDP.Die Liberalen Schweiz, Grünliberale Partei Schweiz, SVP Schweiz, BPUK) stimmt den Ausführungen in den Vernehmlassungsunterlagen grundsätzlich zu, auch wenn einzelne zu gewissen Punkten Ergänzungen/Anpassungen beantragen. 26 Konsultierte äussern sich nicht zu den Grundzügen der Vorlage und sechs haben weder eine zustimmende noch eine ablehnende Haltung, äussern jedoch Anpassungswünsche.

Daneben sind sieben Stellungnahmen mit einer ablehnenden Haltung eingegangen:

- Die SP Schweiz spricht sich gegen Kapazitätserweiterungen auf dem Nationalstrassennetz aus, unterstützt jedoch Massnahmen zum Lärmschutz, zur Filtration von Strassenabwasser oder zur Wiederherstellung unterbrochener Wildtierkorridore.
- Andere lehnen die Vorlage grundsätzlich ab (u.a. Grüne Schweiz). Die Gründe hierfür sind u.a. der Landerwerb für Nationalstrassenprojekte, die Nichtberücksichtigung von Pannestreifenumnutzungs- und Anschluss-Projekten im STEP Nationalstrassen, die aufgeführten Ziele zur Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit des Nationalstrassennetzes, Widersprüche zu anderen Zielen des Bundes, beispielsweise zur Verlagerungs-, Klima-, Umwelt- und Energiepolitik sowie ein zu tiefes Budget für die planerische Weiterbearbeitung der Erweiterungsprojekte.

3.2. Zu wenig berücksichtigte Themen

Eine knappe Mehrheit der Konsultierten äussert sich nicht zu dieser Frage (40) oder erachtet die Vorlage als vollständig (14 u.a. CVP Schweiz).

Daneben erwähnen zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende (38; u.a. BDP Schweiz, FDP.Die Liberalen Schweiz, Grüne Schweiz, Grünliberale Partei Schweiz, SP Schweiz, SVP Schweiz, BPUK) Aspekte, die aus ihrer Sicht in der Vorlage zu wenig Beachtung finden. Diese lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- *Schnittstellen zu nachgelagerten Strassen und Koordination mit der Vorlage zu den Agglomerationsprogrammen*
Zahlreiche Stellungnahmen weisen auf die Schnittstellen der Nationalstrassen zum nachgelagerten Strassennetz hin und beantragen weitergehende Ausführungen zu den Abhängigkeiten und den mit einem Erweiterungsprojekt auf den Nationalstrassen einhergehenden Massnahmen auf dem nachgelagerten Strassennetz.
In diesem Zusammenhang fordern die betroffenen Konsultierten eine stärkere Abstimmung mit der Vorlage zu den Agglomerationsprogrammen und abgestimmte Ziele für die Bewertung der Projekte auf dem National- und dem nachgelagerten Strassennetz. Im Hinblick auf die kommende Fortschreibung in vier Jahren sollen verbindliche Prozesse zwischen den UVEK-Ämtern definiert und umgesetzt werden.

¹ Siehe Ziffer 5

- *Koordination mit dem STEP Schiene*
Einige Konsultierte erwarten, dass weitergehende Überlegungen zur Entwicklung des Gesamtverkehrssystems angestellt und dokumentiert werden.
- *Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der intelligenten Mobilität*
Einige Stellungnahmen weisen darauf hin, dass mit der Automatisierung der Fahrzeuge gewisse Erweiterungen möglicherweise nicht mehr notwendig sein werden und erwarten konkretere Aussagen zu den erwarteten Auswirkungen.
- *Alternativen zum Kapazitätsausbau und Massnahmen zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung*
Einige Konsultierte wünschen, dass mögliche Alternativen zur Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes konkreter dargelegt werden. Dies betrifft insbesondere Massnahmen des Verkehrsmanagements, Mobility Pricing und Vorhaben zur Verlagerung des Strassenverkehrs auf die Schiene.
In zahlreichen Stellungnahmen wird die Fahrzeugauslastung thematisiert. Die entsprechenden Vernehmlassungsteilnehmenden wünschen eine vertiefte Auseinandersetzung mit dieser Thematik und die Festlegung konkreter Massnahmen zur besseren Auslastung der Fahrzeuge.
- *Berücksichtigung der NEB-Strecken*
Zahlreiche Stellungnahmen bemängeln, dass die NEB-Strecken im STEP Nationalstrassen nicht berücksichtigt sind. Einige beantragen eine sofortige Berücksichtigung andere fordern dies im Hinblick auf die Fortschreibung des Programms in vier Jahren.
- *Aussagen zu konkreten Massnahmen*
Zahlreiche Kantone und betroffene Gemeinden fordern Aussagen zur Umsetzung konkreter Vorhaben, die neben den Erweiterungsprojekten des STEP Nationalstrassen in Planung sind. Es handelt sich hierbei vor allem um Anschlussvorhaben und um Pannestreifenumnutzungs-Projekte.
- *Berücksichtigung weiterer Projekte im STEP Nationalstrassen*
Einige Kantone und die BPUK fordern, dass die Anschlussvorhaben ebenfalls Bestandteil des STEP Nationalstrassen sind. Mehrere Umweltverbände beantragen die Berücksichtigung der Pannestreifenumnutzungs-Projekte.
- *Berücksichtigung Güterverkehr und Auswirkungen des Projekts „Cargo Sous Terrain“*
Der Schweizerische Gewerbeverband fordert, dass vertiefter auf den Güterverkehr eingegangen wird. Gemäss der BDP Schweiz sollte das Projekt „Cargo Sous Terrain“ Erwähnung finden und dessen Auswirkungen auf den Strassenverkehr bei der nächsten Fortschreibung berücksichtigt werden.

3.3. Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen

Eine grosse Mehrheit erachtet die Aussagen zum Zahlungsrahmen als nachvollziehbar (28; u.a BDP Schweiz, CVP Schweiz, FDP.Die Liberalen Schweiz, Grüne Schweiz, Grünliberale Partei Schweiz, SP Schweiz, BPUK) oder macht hierzu keine Aussagen (37).

Einzelne Konsultierte erachten es als falsch, dass die Kosten für die NEB-Strecken separat ausgewiesen werden. Zahlreiche Kantone und die BPUK fordern, dass im Hinblick auf die Fortschreibung der Vorlage in vier Jahren auf eine Trennung zwischen den NEB-Strecken und den aktuellen Nationalstrassen verzichtet wird.

Für einige Vernehmlassungsteilnehmende sind die ausgewiesenen Mittel für die NEB-Strecken zu tief. Sie erkennen darin eine Ungleichbehandlung der NEB-Strecken gegenüber dem bestehenden Nationalstrassennetz und beantragen eine Erhöhung des Zahlungsrahmens.

Für die SVP Schweiz ist nicht einsichtig, warum durch Einsparungen und Effizienzsteigerungen jährlich 200 Millionen Franken eingespart werden sollen. Sie sieht dies ohnehin als Daueraufgabe und interpretiert die Einsparungen als versteckte Reserve-Bildung. Die SVP Schweiz spricht sich daher gegen die vorgeschlagene, jährliche Verminderung des Mittelbedarfs um 200 Millionen Franken aus und beantragt den Zahlungsrahmen um den diesbezüglichen Betrag zu erhöhen.

Zahlreiche Kantone fordern, dass mit den ausgewiesenen Mitteln konkrete Massnahmen, die sie direkt betreffen, realisiert werden. Dies betrifft insbesondere den Bau neuer und die Sanierung bestehender Anschlüsse. Zudem fordern einige Konsultierte konkrete Aussagen, wann welche Massnahmen zur Realisierung kommen sollen.

Economiesuisse sieht beim Nationalstrassenbetrieb Sparpotential durch organisatorische Massnahmen und wettbewerbsfreundlichere Rahmenbedingungen.

Die Alpen-Initiative beantragt, dass für die Finalisierung der Kontrollzentren für den Schwerverkehr mehr Geld zur Verfügung gestellt wird.

Der WWF und der VCS sind mit den aufgeführten Zielen nicht einverstanden, da sie aus ihrer Sicht teilweise über die Verfassungsbestimmungen zum NAF hinausgehen.

3.4. Kriterien zur Festlegung eines grösseren Vorhabens

Die grosse Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden, die sich zu dieser Frage äussern (38 von 48), erachtet die Kriterien als nachvollziehbar und zielführend. 44 Konsultierte haben keine Bemerkungen geäussert.

Einzelne erachten den Begriff „grössere Vorhaben“ als verwirrend. Andere haben den Eindruck, dass die Definition explizit für das Projekt der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels festgelegt wurde oder sehen keine Notwendigkeit, grössere Vorhaben separat auszuweisen, respektive eine weitere Kategorie zu schaffen.

Die ASTAG fordert eine genauere Umschreibung des Kriteriums „politische Relevanz“. Sie befürchtet, dass die politische Relevanz ohne klare Grundlagen geltend gemacht werden kann.

Die Organisationen der Berggebiete können der Schaffung einer Kategorie „grössere Vorhaben“ nur zustimmen, wenn ihr auch Projekte zugewiesen werden können, die sich auf dem Hauptstrassennetz von überregionaler Bedeutung befinden. Auch die CVP Schweiz wünscht, dass die Kriterien auch für Projekte auf dem Hauptstrassennetz zur Anwendung gelangen.

Die Grünliberale Partei Schweiz beantragt eine Änderung beim Kriterium „Kostenumfang“, respektive die Senkung der Kostenlimite von 500 auf 300 Millionen Franken. Die Grünen Schweiz sprechen sich ebenfalls für eine Senkung der Kostenlimite aus. Die Fédération des Entreprises Romandes ist der gegenteiligen Meinung und fordert nebst der Streichung des Kriteriums „Art der Infrastruktur“ eine Erhöhung der Kostenlimite.

Für die Grünen Schweiz sollten die Kriterien so festgelegt werden, dass auch Tunnelanierungen entlang der A13 in die Kategorie der grösseren Vorhaben fallen.

Der Kanton NE stellt die Frage, ob ein einziges Kriterium zum Kostenumfang nicht ausreichend wäre.

Economiesuisse schlägt beim Kriterium „Kostenumfang“ vor, statt eines fixen Betrags den konstanten jährlichen Mittelbedarf zu berücksichtigen.

3.5. Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben

Die Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels wird nicht in Frage gestellt. Lediglich der Schweizerische Gewerkschaftsbund spricht sich explizit gegen das Projekt aus.

Einzelne Vernehmlassungsteilnehmende betonen, dass der Bau der zweiten Röhre höchsten ökologischen und sozialen Standards genügen muss sowie auch langfristig nicht zu einer Kapazitätserweiterung führen darf.

Die Grünliberale Partei Schweiz ist mit der Zuteilung einverstanden, erachtet den Bau der zweiten Röhre jedoch zeitlich weniger prioritär als die im STEP vorgesehenen Erweiterungsprojekte in den Agglomerationen.

Die Fédération des Entreprises Romandes macht ihre Zustimmung von ihrer Forderung abhängig, die Kriterien so anzupassen, dass die Traversée du Lac ebenfalls als grösseres Vorhaben ausgewiesen werden kann.

3.6. Langfristsperspektive des Nationalstrassennetzes

In Bezug auf die Beurteilung der dargelegten Langfristsperspektive des Nationalstrassennetzes ergibt sich ein differenziertes Bild.

Eine Mehrheit aller Konsultierten wie auch der Kantone ist mit der dargelegten Langfristsperspektive einverstanden (33; u.a. BDP Schweiz, CVP Schweiz, FDP.Die Liberalen Schweiz, Grünliberale Partei Schweiz [unter Vorbehalt] SVP Schweiz, BPUK) oder äussert sich nicht zu diesem Thema (30). Dreizehn Konsultierte haben weder eine zustimmende noch eine ablehnende Haltung, äussern jedoch Anpassungswünsche, sechzehn lehnen die dargelegte Langfristsperspektive grundsätzlich ab (u.a. Grüne Schweiz, SP Schweiz).

Einige Konsultierte begrüssen, dass in gewissen Agglomerationen Ringschlüsse eine zielführende Lösung darstellen können. Andere wünschen, dass der Langfristsperspektive ein konkreter Zeithorizont hinterlegt wird.

Daneben haben zahlreiche Konsultierte eine ablehnende Haltung. Die Gründe hierfür können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die aufgeführten Erweiterungen gehen vielen zu weit. Dies betrifft einerseits die konsequente Erweiterung der Nationalstrassen in den metropolitanen und grossstädtischen Räumen und andererseits die vorgesehenen Redundanzen respektive Ausweichrouten auf dem Nationalstrassennetz zwischen den Agglomerationen.
- Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende sprechen sich gegen jegliche Kapazitätserweiterung des Nationalstrassennetzes aus und fordern eine konsequente Verlagerungs- und Umweltschutzpolitik.
- Gewisse Konsultierte wünschen sich eine angebotsorientierte Nationalstrassenplanung und sehen in der Langfristsperspektive das Resultat einer falschen nachfrageorientierten Planung.
- Einige Konsultierte bemängeln, dass die ortsspezifischen Ausgangslagen nicht ausreichend berücksichtigt sind und verlangen eine enge Koordination mit den betroffenen Kantonen und Gemeinden.
- Das Nicht-Aufführen der NEB-Strecken wird ebenso bemängelt wie dasjenige der Hauptstrassen.
- Es wird bemängelt, dass dezentrale Entwicklungsstrategien und Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens innerhalb und zwischen den Agglomerationen nicht berücksichtigt wurden und ländliche Räume benachteiligt werden.
- Einige Vernehmlassungsteilnehmende wünschen Ergänzungen bei den Zielen, beispielsweise zur besseren Erschliessung der ländlichen Räume/Berggebiete und zur Aufnahme massgebender Verkehrsströme innerhalb der Agglomerationen. Andere monieren, dass beim Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen andere Ziele aufgeführt sind.
- Weitere bemängeln die fehlende Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern Strasse und Schiene sowie der beiden STEP-Vorlagen und der Vorlage zu den Agglomerationsprogrammen (siehe auch Ziffer 3.2).

3.7. Vollständigkeit des STEP Nationalstrassen

Der Umfang des STEP Nationalstrassen im Zusammenhang mit den Projekten auf dem aktuellen Nationalstrassennetz wird grossmehrheitlich (70) nicht infrage gestellt.

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

- BE: Aufnahme Twann-Tunnel
- NW/OW: Erweiterung des bestehenden Projektes: drei durchgehende Fahrstreifen im Bereich Luzern Horw und drei Fahrstreifen Hergiswil–Verzweigung Lopper)
- AG: Ergänzung Aarau Ost–Birrfield um die neue Anbindung der T5 an die N1, 6-Spur-Ausbau nach Westen erweitern
- FR: Neues Projekt zur Beseitigung des Engpasses der Stufe I im Raum Freiburg auführen
- GE: Aufnahme der Traversée du Lac
- TI: Erweiterung Lugano Sud–Mendrisio um den Abschnitt Lugano Nord – Lugano Sud

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende beziehen Stellung zu Erweiterungsprojekten auf den NEB-Strecken. Einige fordern, dass diese bereits in der aktuellen Vorlage zu berücksichtigen sind. Andere stellen den Antrag einer prioritären Behandlung im Rahmen der kommenden Fortschreibung des STEP Nationalstrassen in vier Jahren.

Einige Organisationen und Verbände aus der Region Genf fordern, analog zum Kanton, die Aufnahmen der Traversée du Lac ins STEP Nationalstrassen.

Im Weiteren verlangen einige Konsultierte, dass neue Anschlüsse und/oder Pannestreifenumnutzungen in das STEP Nationalstrassen zu integrieren und umzusetzen sind (sieh auch Ziffer 3.2).

Die Kantone BS und BL fordern, dass für punktuelle kapazitätssteigernde Massnahmen ein summarischer Finanzierungsposten aufgenommen werden soll.

Umwelt- und strassenkritische Verbände sprechen sich gegen zahlreiche Erweiterungsprojekte aus. Andere beantragen die Streichung spezifischer Vorhaben.

3.8. Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und zum Ausbausschritt 2019

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

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

- GR: Reichenau–Rothenbrunnen; weitere RH → RH 2030
- SO: Kirchberg–Luterbach; weitere RH → RH 2040

Die Grünliberale Partei Schweiz erachtet den Bypass Luzern als zu teuer und überdimensioniert. Sie beantragt, ihn nicht mehr weiterzuverfolgen, respektive aus dem Ausbausschritt zu entfernen und kostengünstigere Alternativen in Betracht zu ziehen. Weiter fordert sie die Zurückstufung von vier Projekten aus dem Realisierungshorizont 2030 in den Realisierungshorizont 2040 und die Festlegung einer Alternative zur Erweiterung Aarau Ost–Birrfield.

Die BDP Schweiz beantragt, dass zusätzlich die Umfahrungen La Chaux-de-Fonds und Näfels in den Ausbausschritt 2019 aufgenommen werden. Zudem spricht sie sich für eine höhere Priorisierung der Erweiterung des Abschnitts Aarau Ost–Aarau West und den Ausbau des Abschnitts Lyss–Biel aus.

Die FDP, Die Liberalen Schweiz und der TCS machen auf den hohen Handlungsdruck aufmerksam und fordern vom Bundesrat eine schnellere Umsetzung der Erweiterungsprojekte.

Die Grünen Schweiz lehnen bis auf die Umfahrung Le Locle alle Erweiterungsprojekte des Ausbaus ab 2019 ab.

Die Stadt Luzern stimmt der Zuteilung des Bypasses Luzern nur dann zu, wenn die Spange Nord nicht zur Umsetzung gelangt.

Zahlreiche Vernehmlassungsteilnehmende legen bereits ihre Wünsche für die nächste Fortschreibung des STEP Nationalstrassen in vier Jahren dar.

3.9. Weitere Bemerkungen

- *Ausbau des Personalbestandes findet Unterstützung*
Zahlreiche Konsultierte äussern sich zu dem vom ASTRA ausgewiesenen Mehrbedarf von 69 Stellen (plus eine Stelle für das BAFU). Bis auf eine Stellungnahme unterstützen alle den Ausbau des Personalbestands explizit und bestätigen dessen Notwendigkeit zur Erfüllung der künftigen Aufgaben des ASTRA.
- *Kontroverse Diskussionen zur Bodensee-Thurtal-Strasse*
Zur Bodensee-Thurtal-Strasse sind zahlreiche Stellungnahmen eingegangen. Einige sprechen sich klar für eine möglichst rasche Realisierung dieses Vorhabens aus. Andere postulieren ihre negative Haltung und fordern vom ASTRA Zurückhaltung in Bezug auf den Bau der neuen Strasse.
- *Verpflichtungskredit für die Planung der NEB-Strecken*
Einige Kantone fordern, dass ein Verpflichtungskredit für die Planung der Projekte auf den NEB-Strecken gesprochen respektive der bestehende erhöht und ergänzt wird.
- *Auf vorzeitigen Landerwerb verzichten*
Linke Parteien und Umweltverbände lehnen den vorzeitigen Landerwerb für noch nicht freigegebene Projekte ab und erachten diesen als nicht rechtskonform.
- *Finanzielle Auswirkungen über das Jahr 2023 hinaus darlegen*
Einige Konsultierte wünschen, dass Aussagen zum Finanzbedarf über das Jahr 2023 hinaus und zu einer allenfalls notwendigen Erhöhung der Mineralölsteuer gemacht werden.
- *Landwirtschaftsflächen*
Der Schweizerische Bauernverband macht darauf aufmerksam, dass die Erweiterung der Nationalstrassen nicht zulasten der landwirtschaftlichen Flächen gehen darf.
- *Lkw-Abstellplätze umsetzen*
Die ASTAG und die SVP Schweiz fordern die schnellere Umsetzung der Lkw-Abstellplätze.
- *Bewertungsmethodik überprüfen*
Mehrere Konsultierte beantragen, dass der Bund die aktuelle Methodik zur Bewertung der Erweiterungsprojekte des STEP Nationalstrassen im Hinblick auf die Berücksichtigung der Projekte auf den NEB-Strecken überprüft und allenfalls anpasst.
- *Zusammenarbeit mit den Kantonen vertiefen*
Der Kanton FR wünscht, dass bei der Erarbeitung der kommenden Vorlage eine engere Zusammenarbeit mit den Kantonen stattfindet.
- *Dank für die gut strukturierte Vorlage*
Zahlreiche Konsultierte heben die aus ihrer Sicht gut strukturierte Vorlage hervor und bedanken sich für die Zusammenarbeit in den letzten Jahren.

4. Anhang 1: Liste der eingegangenen Stellungnahmen

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

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

2. Politische Parteien/partis politiques/partiti (10)

- Bürgerlich-Demokratische Partei BDP/ Parti Bourgeois-Démocratique Suisse PBD/ Partito borghese democratico PBD
- Christlichdemokratische Volkspartei CVP/Parti démocrate-chrétien PDC/ Partito popolare democratico PPD
- FDP.Die Liberalen/PLR.Les Libéraux-Radicaux/PLR.I Liberali Radicali
- Grüne Partei der Schweiz/le Parti écologiste suisse/I Verdi
- Grüne Partei Kanton Thurgau
- Grünliberale Partei Schweiz/Parti vert'libéral Suisse/Partito verde liberale svizzero
- Grünliberale Partei Kanton Thurgau
- Schweizerische Volkspartei SVP/Union démocratique du centre UDC/ Unione Democratica di Centro UDC
- Sozialdemokratische Partei der Schweiz SP/Parti socialiste Suisse PS/ Partito socialista svizzero PS
- Sozialdemokratische Partei Kanton Thurgau

- 3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete/associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national/associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna (3)**
- Schweizerischer Gemeindeverband/Association des Communes Suisse/Associazione dei Comuni Svizzeri
 - Schweizerischer Städteverband/Union des villes suisses/Unione delle città svizzere
 - Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB)/Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB)/Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB)
- 4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft/associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/associazioni mantello nazionali dell'economia (5)**
- economiesuisse - Verband der Schweizer Unternehmen/economiesuisse - fédération des entreprises suisses/economiesuisse - federazione delle imprese svizzere
 - Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)/Union suisse des arts et métiers (USAM)/Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
 - Schweizerischer Bauernverband (SBV)/Union suisse des paysans (USP)/Unione svizzera dei contadini (USC)
 - Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB)/Union syndicale suisse (USS)/Unione sindacale svizzera (USS)
 - Dachorganisation der Schweizer Bauwirtschaft bauenschweiz/l'organisation nationale de la construction constructionsuisse/organizzazione nazionale della costruzione costruzionesvizzera
- 5. Gemeinden, Städte, Agglomerationen und Regionen/Communes, villes agglomérations et régions/Comuni, città, agglomerati e regioni (20)**
- Agglomération de Delémont
 - Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio
 - Comune di Chiasso
 - Conseil régional du district de Nyon Régionyon
 - Gemeinde Egnach
 - Gemeinde Urdorf
 - Gemeinde Rhäzüns
 - Gemeinde Rothenbrunnen
 - Gemeinde Weinfelden
 - Hauptstadtregion Schweiz/Région capitale suisse
 - Regionalplanung Zürich und Umgebung
 - Region Imboden
 - Region Oberthurgau
 - Stadt Amriswil
 - Stadt Liestal
 - Stadt Luzern
 - Stadt Romanshorn
 - Ville de Delémont
 - Ville de Lausanne
 - Zürcher Planungsgruppe Glattal ZPG
- 6. Übrige/autres/altri (28)**
- AG Berggebiete c/o Solidaritätsfonds Luzerner Bergbevölkerung
 - Alpen-Initiative/Initiative des Alpes/Iniziativa delle Alpi

- Auto Gewerbe Verband Schweiz, Sektion Thurgau (zusammen mit ASTAG Ostschweiz/FL, TCS Sektion Thurgau und ACS Sektion Thurgau)
- Automobil Club der Schweiz, Sektion Thurgau (zusammen mit ASTAG Ostschweiz/FL, TCS Sektion Thurgau und AGVS Sektion Thurgau)
- Cargo Forum Schweiz
- Centre Patronal CP
- Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève CCIG
- Fachverband Schweizer Raumplaner FSU/Fédération suisse des urbanistes FSU/Federazione Svizzera degli urbanisti FSU
- Fédération des entreprises romandes
- Gewerbe Thurgau
- Handelskammer beider Basel
- Industrie- und Handelskammer Thurgau IHK
- Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA/Service d'information pour les transports publics LITRA/Servizio d'informazione per i trasporti pubblici LITRA
- Infra Suisse
- Komitee zum Schutz des Seerückens
- Pro Natura Thurgau
- Schweizerischer Baumeisterverband, SBV/Société Suisse des Entrepreneurs/Società Svizzera degli Impresari-Costruttori
- Schweizer Nutzfahrzeugverband ASTAG/Association suisse des transports routiers ASTAG/Associazione svizzera dei trasportatori stradali ASTAG
 - Schweizer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Ostschweiz/FL (zusammen mit TCS Sektion Thurgau, AGVS Sektion Thurgau und ACS Sektion Thurgau)
 - Touringclub der Schweiz TCS/Touring Club Suisse TCS/Touring Club Svizzero TCS
 - Touringclub der Schweiz TCS, Sektion Thurgau (zusammen mit ASTAG Ostschweiz/FL, AGVS Sektion Thurgau und ACS Sektion Thurgau)
- Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI/Association Suisse des ingénieurs et experts en transports SVI/Associazione Svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico SVI
- Union Suisse des Sociétés d'Ingénieurs-Conseils usic/Schweizerische Vereinigung Beratender Ingenieurunternehmungen usic/Unione Svizzera degli Studi Consulenti d'Ingegneria usic
 - Vereinigung für eine starke Region Basel/Nordwestschweiz
 - Verein zum Schutz von Kulturland in ländlichen Gemeinden
 - Verkehrs-Club der Schweiz VCS/Association transports et environnement ATE/Associazione traffico e ambiente ATA
 - Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion beider Basel
 - Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Bern
 - Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Thurgau
- WWF Schweiz
- WWF Thurgau

5. Anhang 2: Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage

Generelle Aspekte zur Vernehmlassungsvorlage

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

Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2020–2023 für den Betrieb und den Unterhalt sowie für den Ausbau im Sinne von Anpassungen

3. Sind die Aussagen zur Festlegung des Zahlungsrahmens Nationalstrassen 2020-2023 nachvollziehbar?

Grössere Vorhaben

4. Wie beurteilen Sie die Kriterien zur Festlegung der grösseren Vorhaben?
5. Sind Sie mit der Zuteilung der 2. Röhre des Gotthard-Strassentunnels zu den grösseren Vorhaben einverstanden?

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrassen

6. Sind Sie mit der dargelegten Langfristperspektive des Nationalstrassennetzes einverstanden. Falls nein, was sollte geändert werden?
7. Ist das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen in Bezug auf den Projektumfang vollständig?
8. Wie beurteilen Sie die Zuteilung der Erweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten und Ausbausritten?

Weitere Bemerkungen

9. Welche weiteren Bemerkungen haben Sie zur Vernehmlassungsvorlage?