

14.027

**Botschaft
zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel
für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung
von Engpässen im Nationalstrassennetz**

vom 26. Februar 2014

Sehr geehrter Herr Nationalratspräsident
Sehr geehrter Herr Ständeratspräsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dieser Botschaft unterbreiten wir Ihnen den Entwurf eines Bundesbeschlusses über die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrter Herr Nationalratspräsident, sehr geehrter Herr Ständeratspräsident, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

26. Februar 2014

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident: Didier Burkhalter

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

Übersicht

Mit dieser Botschaft legt der Bundesrat die Fortschreibung des Programms zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz vor und beantragt die Freigabe von 1035 Millionen Franken aus dem Infrastrukturfonds. Er berichtet darin über den Stand der Umsetzung der bereits freigegebenen Projekte und über die Konkretisierung der übrigen Projekte zur Engpassbeseitigung. Kernelemente sind die aktualisierte Analyse der Engpässe, die Massnahmen zur deren Beseitigung sowie die aktualisierte Priorisierung der entsprechenden Projekte.

Ausgangslage

Die eidgenössischen Räte haben das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 auf den 1. Januar 2008 in Kraft gesetzt. Mit diesem Gesetz stellt der Bund während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV) für eine effiziente und umweltverträgliche Bewältigung der erforderlichen Mobilität bereit. Für die Engpassbeseitigung mittels Fahrstreifenergänzungen an bestehenden Nationalstrassen sind 5,5 Milliarden Franken reserviert.

Die Festlegung der Massnahmen basiert auf einer Gesamtschau, die alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht und wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht. Die Vorlage beinhaltet den Teil Engpassbeseitigung dieser Gesamtschau.

Erste Programmbotschaft: rigorose Priorisierung der Projekte zur Engpassbeseitigung

In der ersten Programmbotschaft vom 11. November 2009 hat der Bundesrat aufgezeigt, welche Abschnitte im Nationalstrassennetz künftig überlastet sein werden. Gestützt darauf hat er ein Programm mit baulichen Massnahmen zur Beseitigung dieser Engpässe unterbreitet. Dabei hat sich gezeigt, dass der Bedarf zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz die verfügbaren finanziellen Mittel um ein Mehrfaches übersteigt. Eine rigorose Priorisierung der Projekte zur Engpassbeseitigung war unumgänglich.

Die Priorisierung erfolgte durch eine Zuordnung der Projekte zu vier Modulen: Die Projekte der Module 1 und 2 umfassen die prioritären Erweiterungen, die nach damaligem Kenntnisstand mit den verfügbaren 5,5 Milliarden Franken hätten finanziert werden können. Im Modul 3 sind die Projekte zusammengefasst, die der Bundesrat ebenfalls als zielführend erachtete, jedoch mit einer etwas geringeren Priorität. Das Modul 4 umfasst die weniger prioritären Projekte.

Beschlüsse der Räte zur ersten Programmbotschaft und Stand der Umsetzung

Am 21. September 2010 haben die eidgenössischen Räte das Programm zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz mit der Zuordnung der Projekte zu den vier Modulen zur Kenntnis genommen. Gleichzeitig haben sie die gut beurteilten und planerisch bereits weit fortgeschrittenen Projekte des Moduls 1 (Engpass Crissier,

Phase 1 und Ausbau der Nordumfahrung Zürich) verbindlich beschlossen und die dafür notwendigen finanziellen Mittel freigegeben. Zwei weitere Projekte dieses Programms, die Ausbauten zwischen Härkingen und Wiggertal sowie zwischen Blegi und Rütihof, haben die eidgenössischen Räte bereits vorgängig im Rahmen der 2. Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen beschlossen.

Die bisherige Umsetzung des Programms erfolgte auf zwei Ebenen: Für die beschlossenen Projekte des Moduls 1 führte das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Arbeiten zur raschestmöglichen Umsetzung weiter. Die Projekte der Module 2 und 3 hat das ASTRA im Hinblick auf die zweite Programmbotschaft im Rahmen von Projektstudien und von generellen Projekten vertieft.

Inhalt der Vorlage

Aktualisierte Analyse der Engpässe: markante Verschärfung der Stauproblematik

Im Jahr 2030 werden rund 490 Kilometer des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein. Davon werden 108 Kilometer stark und 185 Kilometer sehr stark überlastet sein. Von diesen Engpässen am stärksten betroffen sind die grossen Städte und Agglomerationen.

Im Vergleich zur ersten Programmbotschaft verschärft sich die zukünftige Stauproblematik im Nationalstrassennetz demnach markant. Verantwortlich dafür sind die erhöhten Prognosen des Bundesamtes für Statistik (BFS) zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Diese führen zu einem zusätzlichen Anstieg des absehbaren Verkehrsaufkommens.

Aktualisiertes Programm Engpassbeseitigung

Der Bundesrat schlägt vor, zusätzlich zu den bereits verbindlich beschlossenen Projekten drei weitere Projekte zur Engpassbeseitigung mit einem Investitionsvolumen von 995 Millionen Franken dem Modul 1 zuzuordnen und die entsprechenden finanziellen Mittel frei zu geben. Es handelt sich dabei um die Projekte zwischen Genf Flughafen und Le Vengeron, zwischen Luterbach und Härkingen sowie zwischen Andelfingen und Winterthur. Im Weiteren hat die inzwischen erfolgte Konkretisierung des Projekts Engpass Crissier, Phase 1 gezeigt, dass die im Rahmen der ersten Programmbotschaft freigegebenen finanziellen Mittel um 40 Millionen Franken erhöht werden müssen. Damit umfasst das Modul 1 neu Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt rund 2,4 Milliarden Franken.

Das Modul 2 umfasst die Projekte, die mit dem verbleibenden Investitionsvolumen von rund 3,1 Milliarden Franken finanziert werden sollen. Planerisch weiterverfolgt werden sollen weitere Projekte im Umfang von rund 6 Milliarden Franken (Modul 3). Schwergewichtig zur Realisierung schlägt der Bundesrat Projekte in städtischen Gebieten vor. Mit diesen Projekten werden die Engpässe dort beseitigt, wo der Problemdruck am grössten ist.

Engpassbeseitigung durch neue Netzelemente in den Räumen Lausanne-Morges und Glatttal

Bereits in der ersten Programmbotschaft hat der Bundesrat aufgezeigt, dass in den Räumen Glatttal und Lausanne-Morges der Bau einer neuen Verbindung die bessere Lösung darstellt als die Erweiterung der bestehenden Nationalstrassen. Die inzwischen durch das ASTRA durchgeführten Vertiefungsstudien bestätigen diese Einschätzung. Entsprechend hat der Bundesrat in der Botschaft vom 18. Januar 2012 zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung die Aufnahme dieser beiden neuen Netzelemente ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Nachdem die Schweizer Stimmbevölkerung in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 eine Erhöhung des Vignettenpreises abgelehnt hat, kann diese Anpassung jedoch nicht in Kraft treten. Damit bleiben die Engpässe auf den beiden betroffenen Nationalstrassenabschnitten vorerst ungelöst.

Weitere Engpassbeseitigungen (Modul 3) erfordern zusätzliche Mittel

Zwar können durch die vollständige Realisierung der Projekte in den Modulen 1 und 2 Engpässe mit einer sehr starken Überlastung auf einer Länge von 84 Kilometern und jene mit einer starken Überlastung auf weiteren 20 Kilometern beseitigt respektive entschärft werden. Trotzdem werden im Jahr 2030 weiterhin 427 Kilometer Nationalstrassen regelmässig überlastet sein, davon 101 Kilometer sehr stark und weitere 88 Kilometer stark.

Damit bleibt die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen auf wichtigen Abschnitten stark beeinträchtigt. Um die Funktionsfähigkeit auch in Zukunft sicherzustellen, müssen nach Ansicht des Bundesrates auch die bisher nicht finanzierten Projekte des Moduls 3 realisiert werden. Zur Finanzierung dieser Projekte unterbreitet der Bundesrat Vorschläge im Rahmen der Vernehmlassungsvorlage zur «Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF); zur Schliessung der Finanzierungslücke; zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP)».

Inhaltsverzeichnis

Übersicht	2444
1 Grundzüge der Vorlage	2449
1.1 Ausgangslage	2449
1.1.1 Infrastrukturfondsgesetz	2449
1.1.2 Abstimmung der Programme Engpassbeseitigung und Agglomerationsverkehr	2450
1.1.3 Überführung des Programms Engpassbeseitigung ins strategische Entwicklungsprogramm (STEP)	2451
1.1.4 Inhalt der vorliegenden Programmbotschaft	2451
1.2 Erste Programmbotschaft vom 11. November 2009	2452
1.2.1 Engpässe und unterbreitetes Programm	2452
1.2.2 Beschlüsse der eidgenössischen Räte zur ersten Programmbotschaft	2453
1.2.3 Stand der Umsetzung	2453
1.2.3.1 Umsetzung der verbindlich beschlossenen Projekte	2453
1.2.3.2 Konkretisierung der Projekte der Module 2 und 3	2455
1.2.3.3 Neue Netzelemente in Lausanne–Morges und im Glatttal sistiert	2455
1.3 Fortschreibung des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz	2456
1.3.1 Aktualisierte Analyse der Engpässe 2030	2456
1.3.2 Fortschreibung der ersten Programmbotschaft	2458
1.3.2.1 Umfang der untersuchten Projekte	2458
1.3.2.2 Mehrstufiges Vorgehen	2459
1.3.3 Aktualisiertes Programm Engpassbeseitigung	2461
1.3.3.1 Zuordnung der Projekte zu den Modulen 1 bis 4	2461
1.3.3.2 Veränderungen gegenüber der ersten Programmbotschaft	2465
1.3.4 Auswirkung des Programms Engpassbeseitigung	2466
1.3.4.1 Klar verbesserte verkehrliche Situation	2466
1.3.4.2 Nachhaltigkeitsbewertung: insgesamt positive Auswirkungen	2468
1.4 Neue Netzelemente	2469
1.5 Ergänzende Massnahmen unerlässlich	2470
1.6 Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für die Engpassbeseitigung erforderlich	2471
1.7 Vernehmlassungsverfahren	2471
1.7.1 Formales	2471
1.7.2 Ergebnis der Vernehmlassung	2472
2 Erläuterungen zum Bundesbeschluss	2473

3 Auswirkungen	2473
3.1 Finanzielle Auswirkungen auf den Bund	2473
3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	2474
3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft	2475
3.4 Auswirkungen auf andere Verkehrsträger	2475
3.5 Auswirkungen auf Raumordnung und Umwelt	2476
4 Verhältnis zur Legislaturplanung	2477
5 Rechtliche Aspekte	2477
5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	2477
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	2477
5.3 Erlassform	2477
5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse	2477
5.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes	2478
Verzeichnis der Abkürzungen	2479
Anhänge 1–3	2480
Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (Entwurf)	2509

Botschaft

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage

1.1.1 Infrastrukturfondsgesetz

Übersicht

Am 1. Januar 2008 ist das Infrastrukturfondsgesetz vom 6. Oktober 2006 (IFG) in Kraft getreten. Mit dem Infrastrukturfonds werden während 20 Jahren 20,8 Milliarden Franken (Preisstand Oktober 2005, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer)¹ für die folgenden vier Bereiche bereitgestellt:

- Fertigstellung Nationalstrassennetz: 8,5 Milliarden Franken,
- Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz: 5,5 Milliarden Franken,
- Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen: 6 Milliarden Franken,
- Beiträge an die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen: 0,8 Milliarden Franken.

Diese Mittel stammen vollumfänglich aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr (SFSV). Sie dienen der effizienten und umweltverträglichen Bewältigung der Mobilität, die für eine leistungsfähige Gesellschaft und Wirtschaft erforderlich ist (Art. 4 Abs. 1 IFG). Der Einsatz der Mittel basiert auf einer Gesamtschau des Verkehrs, die alle Verkehrsträger und -mittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht. Sie zieht wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vor, berücksichtigt die Finanzlage der öffentlichen Hand, beachtet die Koordination mit der Siedlungsentwicklung sowie den Schutz der Umwelt und strebt eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile an (Art. 4 Abs. 2 IFG).

Engpassbeseitigung im bestehenden Nationalstrassennetz

Gemäss IFG sind Engpässe überlastete Abschnitte des bestehenden Nationalstrassennetzes, die die Funktionsfähigkeit des Gesamtnetzes nachhaltig beeinträchtigen und durch Ergänzung der bestehenden Nationalstrassen mit zusätzlichen Fahrstreifen beseitigt werden sollen. Im bestehenden Nationalstrassennetz existieren solche Engpässe an verschiedenen Stellen.

Das IFG verpflichtet den Bundesrat, den eidgenössischen Räten ein Programm zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz zu unterbreiten. Er berichtet alle vier Jahre über den Stand der Realisierung des Programms, aktualisiert es und beantragt die finanziellen Mittel für die nächste Periode (Art. 6 IFG).

2009 unterbreitete der Bundesrat den eidgenössischen Räten ein Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz.² Er bezeichnete in diesem Programm die Engpässe auf dem Nationalstrassennetz und zeigte die Massnahmen

¹ BBl 2007 8553

² BBl 2009 8387

zu ihrer Beseitigung auf. Das Programm basierte auf einer verkehrsträgerübergreifenden Analyse und einer für jede kritische Strecke durchgeführten Untersuchung von Alternativen. Diese umfasste beispielsweise Massnahmen des Verkehrsmanagements oder die Verlagerung von Teilen des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr.

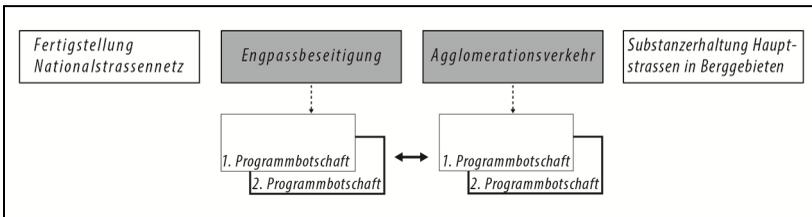
Die Fortschreibung dieses Programms ist Gegenstand dieser Vorlage.

1.1.2 Abstimmung der Programme Engpassbeseitigung und Agglomerationsverkehr

Zwischen dem Agglomerationsverkehr und der Nationalstrasse bestehen direkte Abhängigkeiten, die bei der Erarbeitung des Programms zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz zu berücksichtigen sind.

Abbildung 1

Abstimmung der Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz mit den Massnahmen für den Agglomerationsverkehr



Agglomerationsprogramme dienen der Verbesserung des Verkehrssystems

Das Programm Agglomerationsverkehr ist auf die Verbesserung des Verkehrssystems in den Agglomerationen ausgerichtet. Mit der Umsetzung des Programms sollen Fortschritte sowohl bezüglich Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit als auch bezüglich Raumentwicklung und Umweltqualität erzielt werden. Kernanliegen der Agglomerationsprogramme sind die Siedlungsentwicklung nach innen, der wesensgerechte Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel sowie eine möglichst verträgliche Abwicklung des Verkehrs.

Hohe Bedeutung der Nationalstrasse innerhalb der städtischen Agglomerationen

Die Nationalstrasse spielt insbesondere für die Erschliessung der grossen Agglomerationen eine wichtige Rolle. Sie nimmt einen beträchtlichen Teil des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs der Agglomerationen auf und trägt so massgeblich zur Entlastung der innerstädtischen Strassen bei. Entsprechend empfindlich reagiert das gesamte Verkehrssystem auf Störungen auf den stadtnahen Nationalstrassen: Bei Staus auf den Nationalstrassen weicht der Verkehr auf das untergeordnete Strassennetz aus. In der Folge kommt es zu Verkehrsbehinderungen, die auch den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Langsamverkehr in Mitleidenschaft ziehen.

Berücksichtigung der Anliegen des Agglomerationsverkehrs ist notwendig

Im Wissen um diese Abhängigkeiten haben die betroffenen Bundesämter ihre enge Zusammenarbeit aus der Erarbeitung der ersten Programmbotschaften für den Agglomerationsverkehr und zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz fortgesetzt und die betroffenen Massnahmen aufeinander abgestimmt.

1.1.3 Überführung des Programms Engpassbeseitigung ins strategische Entwicklungsprogramm (STEP)

In der Vernehmlassungsvorlage zur «Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF), zur Schliessung der Finanzierungslücke und zum Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP)» sieht der Bundesrat vor, sämtliche Erweiterungsprojekte der Nationalstrasse in das neu zu schaffende STEP zu integrieren. Im Rahmen dieses Programms sollen zukünftig alle Erweiterungsprojekte der Nationalstrasse entwickelt, priorisiert und in einen übergeordneten Gesamtrahmen gestellt werden. Dies gilt auch für die Projekte zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz.

Nach der Inkraftsetzung dieser Vorlage soll das Programm zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz ins STEP überführt und alle vier bis acht Jahre fortgeschrieben werden. Gestützt auf dieses Programm will der Bundesrat bei den eidgenössischen Räten die Freigabe eines Verpflichtungskredits für ein Bündel ausreichend konkretisierter und zweckmässiger Erweiterungsprojekte beantragen. Gleichzeitig will der Bundesrat über den Stand der übrigen Erweiterungsprojekte informieren.

1.1.4 Inhalt der vorliegenden Programmbotschaft

Diese Vorlage schreibt die erste Programmbotschaft vom 11. November 2009 zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und zur Freigabe von Mitteln fort.

Im Rahmen der ersten Vorlage haben die eidgenössischen Räte vom Programm des Bundesrates zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz Kenntnis genommen und erste vordringliche Projekte verbindlich beschlossen. In der vorliegenden zweiten Programmbotschaft informiert der Bundesrat über die Umsetzung der verbindlich beschlossenen Projekte sowie die zwischenzeitlich erfolgten Konkretisierung der übrigen Projekte zur Engpassbeseitigung.

Kernelemente der Vorlage bilden die aktualisierte Analyse der Engpässe im Nationalstrassennetz, die Darstellung der Massnahmen zur Beseitigung der Engpässe sowie die aktualisierte Priorisierung der entsprechenden Projekte. Gestützt darauf beantragt der Bundesrat die Freigabe der finanziellen Mittel für drei weitere Projekte, unterbreitet den eidgenössischen Räten das aktualisierte Programm und stellt dessen Auswirkungen dar. Im Weiteren listet der Bundesrat weitergehende Massnahmen auf, die angesichts des weiter angewachsenen Problemdrucks und der beschränkten finanziellen Mittel für den Erhalt funktionsfähiger Nationalstrassen erforderlich sind.

Auf den Abschnitten, auf denen eine Engpassbeseitigung gemäss IFG respektive mittels Fahrstreifenergänzungen nicht zielführend ist, hat der Bundesrat neue Netzelemente geprüft. In dieser Vorlage geht er darauf ein, wo solche neuen Netzelemente notwendig sind. Im Weiteren informiert er über die neuen Netzelemente Umfahrung Morges und Glattalautobahn, die er in der ersten Programmbotschaft zur Umsetzung empfohlen hat.

1.2 Erste Programmbotschaft vom 11. November 2009

1.2.1 Engpässe und unterbreitetes Programm

Über 400 Kilometer Nationalstrassen regelmässig überlastet

Basierend auf den damaligen Grundlagen hat der Bundesrat für das Jahr 2020 Engpässe von rund 406 Kilometern Länge (ohne saisonale Engpässe) ausgewiesen und diese in drei Problemstufen unterteilt. Auf die gravierendste Problemstufe III mit einer Überlastung der vorhandenen Kapazität um mehr als 20 Prozent entfielen 81 Kilometer. Die Problemstufe II mit einer Überlastung von 10 bis 20 Prozent umfasst 182 Kilometer und die Problemstufe I mit einer Überlastung von bis zu 10 Prozent 143 Kilometer.

Zuteilung der Projekte zur Engpassbeseitigung in vier Module

Der Bedarf zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz überstieg die verfügbaren finanziellen Mittel im Umfang von 5,5 Milliarden Franken um ein Mehrfaches. Deshalb war eine rigorose Priorisierung der Projekte unumgänglich. Diese Priorisierung erfolgte durch eine Zuteilung der Projekte zu vier Modulen:

- *Modul 1* enthält dringende und gut beurteilte Projekte zur Behebung der gravierendsten Engpässe, die planerisch bereits weit fortgeschritten sind. Die entsprechenden Projekte haben die eidgenössischen Räte im Jahr 2010 verbindlich beschlossen.
- Das *Modul 2* umfasst ebenfalls gut beurteilte Projekte mit einem hohen Realisierungsbedarf, bei denen jedoch weitere Vertiefungen notwendig waren. Die Projekte in den Modulen 1 und 2 umfassen die Erweiterungen, die nach damaligem Kenntnisstand mit den verfügbaren 5,5 Milliarden Franken hätten finanziert werden können.
- Das *Modul 3* umfasst Projekte, deren Priorität etwas geringer eingestuft wurde als jene der Module 1 und 2, deren Qualität aber dennoch gut war. Die Finanzierung der Projekte im Modul 3 liegt ausserhalb der verfügbaren 5,5 Milliarden Franken.
- Das *Modul 4* umfasst die weniger prioritären Projekte.

Die Projekte der Module 2 und 3 sollen planerisch weiter konkretisiert und im Rahmen der zweiten Programmbotschaft einer erneuten Priorisierung unterzogen werden. Die Projekte im Modul 4 wurden zurückgestellt und planerisch nicht weiter verfolgt.

Einen Überblick über die erste Periode des Programms Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz mit der Zuteilung der Projekte zu den Modulen 1 bis 4 gibt Anhang 1.

1.2.2

Beschlüsse der eidgenössischen Räte zur ersten Programmbotschaft

Die eidgenössischen Räte haben am 21. September 2010³ vom Programm des Bundesrates zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz Kenntnis genommen und aus dem gesperrten Kredit für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz⁴ 1235 Millionen Franken für die nachstehend aufgelisteten Projekte und die planerische Bearbeitung von weiteren Projekten freigegeben.

Tabelle 1

Frei gegebene Mittel für das Programm Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz (Preisstand Oktober 2005, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer)

Engpass (Nationalstrasse/Kanton/Projekt)	Investitionen in Mio. Fr.			
	Freigegeben	Früher freigegeben	Gesperrt	Total Kredit
N1/VD/Engpass Crissier, Phase 1	120			
N1c/ZH/Nordumfahrung Zürich	940			
Planerische Bearbeitung von weiteren Projekten	175			
2. Stufe konjunkturelle Stabilisierungsmassnahmen:				
– Härkingen–Wiggertal		165		
– Blegi–Rütihof		135		
Total freigegebener Kredit	1235	300		
Gesperrter Restkredit			3965	
Total Kredit				5500

1.2.3

Stand der Umsetzung

1.2.3.1

Umsetzung der verbindlich beschlossenen Projekte

Der Umsetzungsstand der verbindlichen beschlossenen *Projekte des Moduls 1* präsentiert sich wie folgt:

- Die Massnahmen der *Engpassbeseitigung Crissier* Phasen 1 und 2 werden zurzeit zusammen mit den geplanten neuen Anschlüssen Ecublens und Chavannes sowie der vorgesehenen Erweiterung des bestehenden Anschlusses Malley im Rahmen eines generellen Projekts konkretisiert. Diese Arbeiten

³ BBl 2010 6899

⁴ Art. 1 Abs. 2 Bst. b des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober 2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds

stehen kurz vor Abschluss. Das generelle Projekt bildet die Basis für die weiteren Projektierungsarbeiten. Der Baubeginn ist für 2021 vorgesehen.

Die Zwischenergebnisse des generellen Projekts zeigen, dass die freigegebenen Mittel für die Phase 1 in der Höhe von 120 Millionen Franken wegen des zusätzlich erforderlichen Ersatzes und der Verbreiterung von umfangreichen Kunstbauwerken um 40 Millionen Franken erhöht werden müssen.

- Das Projekt zur Erweiterung der *Nordumfahrung Zürich* sieht vor, die Nationalstrasse auf einer Länge von rund 10 Kilometern von vier auf sechs Fahrspuren zu erweitern. Darin enthalten ist der Bau einer dreispurigen dritten Röhre am Gubrist mit einer Länge von 3300 Metern.

Nach der Erarbeitung des Ausführungsprojekts und des Umweltverträglichkeitsberichts der 3. Stufe hat das UVEK am 31. Januar 2012 die Plangenehmigungsverfügung für das Projekt erteilt. Gegen diesen Entscheid wurden Beschwerden eingereicht. Das Bundesverwaltungsgericht hat am 18. Dezember 2013 beziehungsweise am 15. Januar 2014 einige dieser Beschwerden teilweise gutgeheissen. Es verpflichtet das ASTRA insbesondere dazu, eine 100 Meter lange Überdeckung der westlichen Portale des Gubristtunnels zu prüfen.

Mit den Bauarbeiten zur Erweiterung der Nordumfahrung kann das ASTRA frühestens zwei Jahre nach Abschluss der Beschwerdeverfahren und nach Vorliegen der rechtskräftigen Plangenehmigung starten.

Die Gesamtkosten für die Erweiterung der Nordumfahrung belaufen sich nach heutigem Kenntnisstand auf 940 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer).

- Die Realisierung des 6-Spur-Ausbaus auf der N1 zwischen den Verzweigungen *Härkingen und Wiggertal* ist im Gang. Die Hauptarbeiten begannen am 7. Mai 2012. Die Inbetriebnahme des ausgebauten Abschnitts ist für das 2. Halbjahr 2014 vorgesehen.

Die Gesamtkosten der Bauarbeiten belaufen sich nach aktuellen Schätzungen auf rund 235 Millionen Franken, wovon rund 140 Millionen Franken der Engpassbeseitigung zuzurechnen sind (Preisstand Oktober 2005, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer). Damit dürfte dieses Projekts rund 25 Millionen Franken weniger kosten als ursprünglich vorgesehen.

- Der 6-Spur-Ausbau auf der N4 zwischen den Verzweigungen *Blegi und Rütihof* ist abgeschlossen. Die ausgebaute N4 ist am 30. Juni 2012 dem Verkehr übergeben worden. Gleichzeitig zur Verbreiterung der Fahrbahnen wurde die bestehende Infrastruktur instand gesetzt, und es wurden Massnahmen ergriffen, um die Verträglichkeit der Nationalstrasse beispielsweise durch die Realisierung neuer Lärmschutzanlagen zu verbessern.

Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf rund 140 Millionen Franken, wovon rund 80 Millionen auf die Engpassbeseitigung entfallen. Damit werden die von den eidgenössischen Räten freigegebenen Mittel in der Höhe von 135 Millionen nicht vollumfänglich ausgeschöpft (Preisstand Oktober 2005, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer).

1.2.3.2 Konkretisierung der Projekte der Module 2 und 3

Vertiefung bereits festgelegter und konsolidierter Projekte im Rahmen von generellen Projekten

Im Anschluss an die erste Programmbotschaft hat das ASTRA für die inhaltlich unbestrittenen Projekte Luterbach–Härkingen, Bypass Luzern (inkl. der Erweiterung Nord und der Ergänzung Süd), 2. Röhre des Fäsenstaubtunnels in Schaffhausen und Engpassbeseitigung Crissier, Phase 2 die Planungen im Rahmen von generellen Projekten weiter konkretisiert.

Die Bearbeitung ist schon weit fortgeschritten. Basierend auf dem aktuellen Kenntnisstand kann von einem zeitnahen Abschluss der generellen Projekte ausgegangen werden.

Neun Vertiefungsstudien zur Festlegung der zielführendsten Projekte zur Engpassbeseitigung

Auf verschiedenen Nationalstrassenabschnitten reichte der Planungsstand für das Auslösen des generellen Projekts nach der Verabschiedung der ersten Programmbotschaft nicht aus. Auf anderen Abschnitten bestanden unterschiedliche Auffassungen zwischen Bund und den betroffenen Kantonen. Auf den betroffenen Abschnitten in den Räumen Genf, Morges–Lausanne, Bern, Glatttal–Winterthur, St. Gallen, Lugano–Mendrisio und Basel hat das ASTRA inzwischen insgesamt neun Vertiefungsstudien durchgeführt.

Im Rahmen dieser Studien hat das ASTRA passende Lösungen erarbeitet und in Abstimmung mit den betroffenen Kantonen, Regionen, Städten und Gemeinden die am besten geeignete Lösung festgelegt. Basis dafür bildeten eine umfassende Analyse der Problemsituation, die Erarbeitung und schrittweise Eingrenzung des möglichen Variantenspektrums sowie eine detaillierte Bewertung der erfolgversprechendsten Lösungsansätze.

Acht dieser Vertiefungsstudien sind abgeschlossen. Für den Raum Basel zeigte sich, dass das bisher vorgesehene Projekt mit einer Erweiterung der bestehenden N2 aus regionalpolitischer Sicht nicht umsetzbar ist. Im Rahmen der vom ASTRA und vom Kanton Basel-Stadt gemeinsam durchgeführten Vertiefungsstudie konnte bisher noch keine befriedigende Alternative gefunden werden. Bis konsolidierte Ergebnisse vorliegen, wird weiterhin vom «alten» Projekt zur Engpassbeseitigung (Strukturverbesserung Osttangente STOT) ausgegangen.

1.2.3.3 Neue Netzelemente in Lausanne–Morges und im Glatttal sistiert

In der ersten Programmbotschaft hat der Bundesrat aufgezeigt, dass in den Räumen Glatttal und Lausanne-Morges der Bau einer neuen Verbindung die bessere Lösung darstellt als die Erweiterung der bestehenden Nationalstrassen. Die inzwischen durch das ASTRA durchgeführten Vertiefungsstudien bestätigen diese Einschätzung. Entsprechend hat der Bundesrat in der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung⁵ neben der

⁵ BBl 2012 745

Übernahme von 383 Kilometern bestehender kantonaler Strassen die Aufnahme dieser beiden neuen Netzelemente ins Nationalstrassennetz beantragt.

Gegen die mit der Übernahme der kantonalen Strassen verbundene Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette auf 100 Franken ist das Referendum ergriffen worden. In der eidgenössischen Volksabstimmung vom 24. November 2013 hat die Schweizer Stimmbevölkerung die Erhöhung des Vignettenpreises abgelehnt. Damit kann die Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz mit den beiden neuen Netzelementen nicht in Kraft treten. Nach diesem Entscheid fehlt die Rechtsgrundlage für die weitere Konkretisierung und die Realisierung der beiden Vorhaben in Lausanne-Morges und im Glattal.

1.3 Fortschreibung des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

1.3.1 Aktualisierte Analyse der Engpässe 2030

Tägliche Staus und stockender Verkehr während zwei bis vier Stunden auf 185 Kilometern

Im Jahr 2030 werden rund 491 Kilometer des Nationalstrassennetzes regelmässig überlastet sein. 134 Kilometer entfallen auf die Problemstufe I⁶, 108 Kilometer auf die Problemstufe II⁷ und 185 Kilometer auf die gravierendste Problemstufe III⁸. Hinzu kommen Engpässe von 64 Kilometern mit saisonalen Überlastungen während der Hauptreisezeiten oder an Wochenenden.

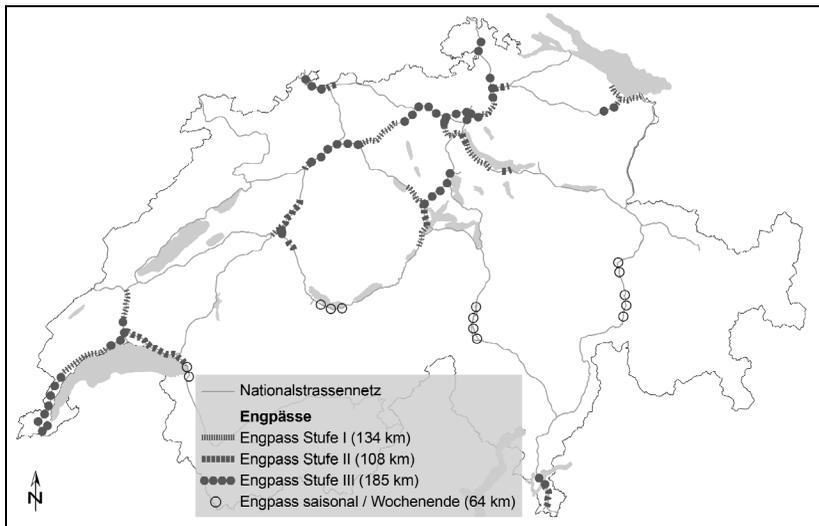
Die gravierendsten Engpässe werden im Jahr 2030 in den grossen Städten und Agglomerationen anzutreffen sein. Hauptursache dafür ist die Überlagerung des überregionalen Verkehrs mit dem Ziel-, Quell- und Binnenverkehr der Agglomerationen.

⁶ Auf einem Abschnitt der *Problemstufe I* übersteigt die Verkehrsbelastung die verfügbare Kapazität um bis zu 10 Prozent. Auf den betroffenen Strecken kommt es bereits bei kleinsten Störungen zu Stockungen im Verkehrsfluss und zu Stau. Der betroffene Abschnitt ist im Durchschnitt während ein bis sieben Stunden pro Woche überlastet.

⁷ Auf Abschnitten der *Problemstufe II* beträgt die Überlastung 10 bis 20 Prozent. Auf diesen stark überlasteten Abschnitten treten stockender Verkehr und Staus bereits täglich während ein bis zwei Stunden auf.

⁸ Nationalstrassen der *Problemstufe III* sind um mindestens 20 Prozent überlastet. Auf den betroffenen Abschnitten kommt es täglich während zwei bis vier Stunden zu Staus und stockendem Verkehr.

Ergebnis der Engpassanalyse im bestehenden Nationalstrassennetz mit den Engpässen der Problemstufen I, II und III sowie den saisonal bedingten Engpässen



Markante Verschärfung der Engpässe

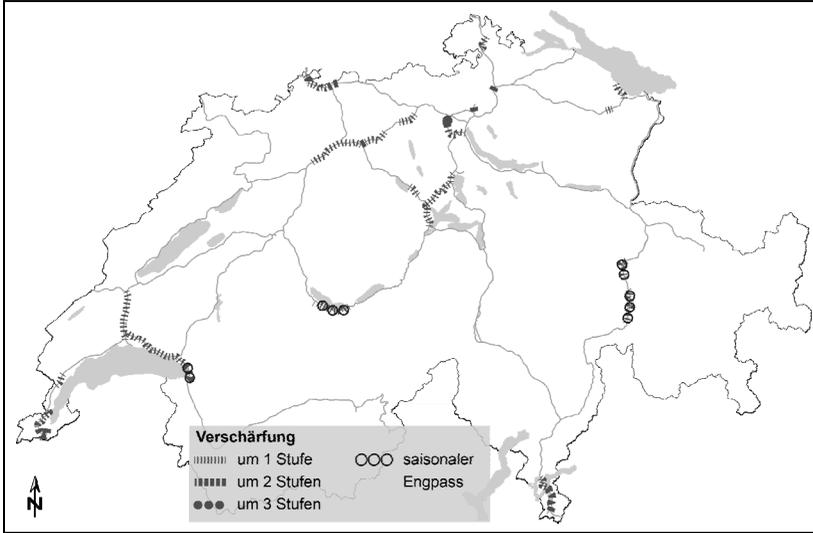
Im Vergleich zur ersten Programmbotschaft verschärft sich die Stauproblematik im Nationalstrassennetz markant. Verantwortlich dafür sind die inzwischen erhöhten Prognosen des Bundesamtes für Statistik (BFS) zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung.

Vom zusätzlichen Bevölkerungswachstum besonders betroffen sind der Bogen entlang des Genfersees, der Grossraum Zürich sowie die Agglomeration Basel. Weitere stärkere Entwicklungen werden entlang der N1 zwischen Olten und Baden, im Raum Luzern–Zug, entlang der N6 zwischen Thun und Bern sowie in den Agglomerationen Freiburg, Yverdon-les-Bains und Lugano erwartet. Die zusätzlichen Arbeitsplätze konzentrieren sich vor allem auf die Städte Genf, Lausanne, Bern und Zürich. Die Entwicklung der Bevölkerung und der Arbeitsplätze hat eine direkte Auswirkung auf das zukünftige Verkehrsaufkommen und somit auf die Engpassproblematik im Nationalstrassennetz.

Als Folge davon treten eine weitere räumliche Ausdehnung und eine Verschärfung der bereits festgestellten Engpässe auf. Besonders augenfällig ist die Zunahme der Engpässe mit der gravierendsten Problemstufe III von bisher 81 auf 185 Kilometer. Vor allem in den Grossräumen Genf, Basel, Lausanne–Montreux, Zürich, Luzern, Lugano und teilweise St. Gallen muss gegenüber der ersten Programmbotschaft mit höheren Überlastungen gerechnet werden.

Nachfolgende Abbildung zeigt die Nationalstrassenabschnitte, auf denen im Vergleich zur ersten Programmbotschaft mit einer Verschärfung der Engpässe gerechnet werden muss.

Verschärfungen der Engpässe im Nationalstrassennetz gegenüber der ersten Programmbotschaft



1.3.2 Fortschreibung der ersten Programmbotschaft

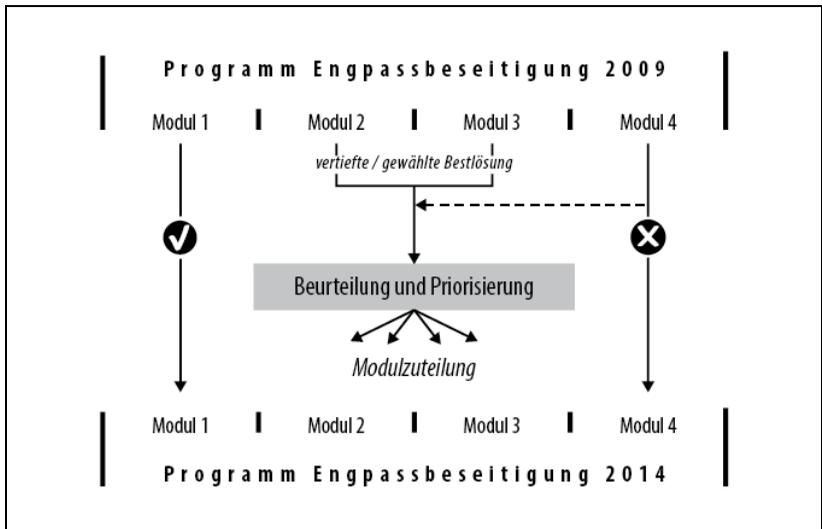
1.3.2.1 Umfang der untersuchten Projekte

In der zweiten Programmbotschaft werden die Projekte zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz aus den ehemaligen Modulen 2 und 3 erneut bewertet, priorisiert und den Modulen 1 bis 4 zugeordnet.

Ergänzend werden einzelne Projekte aus dem ehemaligen Modul 4 einer Neubeurteilung unterzogen, und es werden einzelne zusätzliche Projekte in die Beurteilung einbezogen. Diese Projekte betreffen Abschnitte, die aufgrund der verschärften Engpasssituation von der Problemstufe I in die Problemstufen II und III aufklassiert wurden.

Die Projekte, die die eidgenössischen Räte im Rahmen der ersten Programmbotschaft freigegeben haben, verbleiben im Modul 1 (vgl. Abb. 4).

Schematische Darstellung zur Fortschreibung des Programms Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz



1.3.2.2 Mehrstufiges Vorgehen

Die Projekte wurden mit demselben mehrstufigen Verfahren priorisiert, das bereits in der ersten Programmbotschaft zur Anwendung gelangte. In einem ersten Schritt werden die Projekte zur Engpassbeseitigung einer umfassenden Bewertung unterzogen. In einem zweiten Schritt erfolgt die eigentliche Priorisierung unter Berücksichtigung verschiedener zusätzlicher Kriterien. Basis hierfür bildet die Stossrichtung, die der Bundesrat für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz in der ersten Programmbotschaft festgelegt hat. Diese hat weiterhin Gültigkeit.

Stossrichtung für die Beseitigung von Engpässen in Übereinstimmung mit den Agglomerationsprogrammen

Die Stossrichtung des Bundesrates stellt sicher, dass das Programm Engpassbeseitigung in Übereinstimmung steht mit den verkehrspolitischen Grundsätzen der Agglomerationen. Sie umfasst folgende Grundsätze:

- Konzentration auf die gravierendsten Engpässe: Mit dem Programm Engpassbeseitigung sollen prioritär Engpässe der Problemstufen II und III beseitigt werden. Projekte zur Beseitigung von Engpässen der Problemstufe I werden wegen der beschränkt verfügbaren finanziellen Mittel von Beginn weg ausgeschlossen.
- Konzentration auf die Kerngebiete der Agglomerationen: Erste Priorität haben funktionsfähige Nationalstrassen im eigentlichen Kerngebiet der Agglomerationen. Entsprechend werden mit den Massnahmen vordringlich

gravierende Engpässe im Nationalstrassennetz in den Agglomerationen beseitigt.

- Städtebauliche Aufwertung: Wo Nationalstrassen mitten durch gewachsene Siedlungsgebiete hindurchführen, ist – soweit dies mit volkswirtschaftlich vertretbarem Aufwand möglich ist – Erweiterungsvarianten der Vorzug zu geben, die zur städtebaulichen Sanierung der Situation beitragen.

Umfassende Bewertung der Projekte aufgrund von Indikatoren

Das ASTRA hat die Projekte zur Beseitigung der Engpässe sowie Kombinationen dieser Projekte einer umfassenden Bewertung unterzogen. Die verwendeten Indikatoren basieren auf dem etablierten System NISTRA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte).

Wo immer möglich werden die Auswirkungen der Projekte in Geldwerten dargestellt und den Investitionskosten gegenübergestellt. Die nicht monetarisierbaren Auswirkungen, wie jene auf das Landschaftsbild, werden beschrieben und mit einer Note versehen.

Anschliessend werden die Projekte den sechs Klassen A (hohe Kostenwirksamkeit und gute Beurteilung der beschreibenden Indikatoren) bis F (geringe Kostenwirksamkeit und schlechte Beurteilung der beschreibenden Indikatoren) zugeordnet.

Tabelle 2

Überblick über die berücksichtigten Indikatoren

	Monetarisierbar	Beschreibend
Gesellschaft	– Unfälle	– Wohnlichkeit – Siedlungsentwicklung
Wirtschaft	– Investitions- und Unterhaltskosten – Betriebskosten Strasse – Reisezeitveränderungen – Betriebskosten Fahrzeuge – Nutzen durch Mehrverkehr	– Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr – Veränderung der Zuverlässigkeit des Verkehrssystems – Etappierbarkeit – Erreichbarkeit
Umwelt	– Luftbelastung – Lärmbelastung je Person – Bodenversiegelung – Klimaeffekte	– Lärmbelastete Flächen – Zerschneidungseffekte – Landschafts- und Ortsbild – Gewässer

Berücksichtigung weiterer Aspekte

Auf der Basis dieser Bewertung werden die Projekte den Modulen 1 bis 4 zugeordnet. Dabei sind eine Reihe weiterer verkehrlicher und verkehrspolitischer Aspekte zu berücksichtigen.

Höher zu priorisieren sind Projekte zur Engpassbeseitigung, bei denen massgebende Bedürfnisse des nationalen und internationalen Verkehrs bestehen. Vordringlich der Fall ist dies bei der Abwicklung des Nord-Süd-Transitverkehrs sowie dort, wo sich verschiedene Nationalstrassen räumlich überlagern. Weitere Abweichungen sind möglich, wo beispielsweise zwei vierspurige Nationalstrassen auf eine vierspurige Fortsetzung stossen oder wo eine vierspurige Nationalstrasse trotz konstantem Verkehrsaufkommen auf zwei Fahrspuren abgebaut wird. Ebenfalls höher zu priorisieren sind Projekte, die Engpässe in Gebieten mit einer dynamischen Siedlungsentwicklung beseitigen.

Zurückhaltend ist der Bundesrat demgegenüber bei Projekten, die den Problemdruck in hoch belasteten Agglomerationsgebieten durch die Erweiterung der angrenzenden Abschnitte zusätzlich verstärken können. Ebenfalls schlechter eingestuft werden Projekte dort, wo der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr tief ist. In diesen Gebieten besteht nach Ansicht des Bundesrates ein grösseres Potenzial für eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr.

Im Weiteren sind bei der Priorisierung die Auswirkungen eines Projekts auf die angrenzenden Nationalstrassenabschnitte zu berücksichtigen. Wo die Erweiterung eines Abschnitts zu einer Verlagerung des Problems auf den angrenzenden Abschnitt führen kann, ist entweder auf die Erweiterung dieses Abschnitts zu verzichten oder die Erweiterung des angrenzenden Abschnitts entsprechend höher zu priorisieren.

1.3.3 Aktualisiertes Programm Engpassbeseitigung

1.3.3.1 Zuordnung der Projekte zu den Modulen 1 bis 4

Der Bundesrat schlägt vor, zusätzlich zu den bereits verbindlich beschlossenen Projekten drei weitere Projekte zur Engpassbeseitigung mit einem Investitionsvolumen von 995 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer) dem Modul 1 zuzuordnen und die entsprechenden finanziellen Mittel freizugeben. Es handelt sich dabei um folgende Erweiterungen:

- zwischen Genf Flughafen und Le Vengeron,
- zwischen Luterbach und Härkingen,
- zwischen Andelfingen und Winterthur.

Im Weiteren hat die inzwischen erfolgte Konkretisierung des Projekts Engpassbeseitigung Crissier, Phase 1 gezeigt, dass die im Rahmen der ersten Programmbotschaft freigegebenen finanziellen Mittel um 40 Millionen Franken erhöht werden müssen.

Damit umfasst das Modul 1 Projekte mit einem Investitionsvolumen von insgesamt rund 2,4 Milliarden Franken.

Tabelle 3

**Aktualisiertes Programm Engpassbeseitigung, Module 1 und 2
(Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer)**

Raum	Eigentlicher Bedarf Projekt zur Engpassbeseitigung	massgebende Problemstufe	Modul [in Mio. Fr.]	
			1	2
GE	Perly–Bernex	III		430
	Bernex–Genf Flughafen	III		615
	Genf Flughafen–Le Vengeron	III	50	
	Le Vengeron–Coppet	III		165
VD	Engpass Crissier, Phase 1*	III	120	
	Engpass Crissier, Phase 1**		40	
	Engpass Crissier, Phase 2			120
BE	Wankdorf–Schönbühl	II		140
BE-SO	Luterbach–Härkingen	II/III	660	
SO-AG	Härkingen–Wiggertal*	III	165	
ZH	Nordumfahrung Zürich*	III	940	
	Zürich Nord–Zürich Flughafen	II		20
	Umfahrung Winterthur	II/III		370
	Andelfingen–Winterthur	III	285	
BS-BL	STOT, Schwarzwaldtunnel–Hagnau, («alte» Variante)	III		915 ⁹
LU-ZG	Blegi–Rütihof*	III	135	
SG	Kreuzbleiche–Neudorf (3. Röhre Rosenberg tunnel)	III		410
Total je Modul			2395	3185
Total aufsummiert			5580	
* Von den eidgenössischen Räten im Rahmen der ersten Programmbotschaft respektive der 2. Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen verbindlich beschlossenes Projekt				
** Zusätzlicher Bedarf				

Die Überschreitung des Kostendachs für die Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz um 80 Millionen Franken ist unter dem Blickwinkel der vorliegenden Kostengenauigkeit zu betrachten. Diese beträgt bei den Projekten im Modul 2 +/-30 Prozent. Im Weiteren zeigen die teilweise bereits abgeschlossenen Arbeiten zur Umsetzung der Projekte Blegi–Rütihof und Härkingen–Wiggertal, dass von den

⁹ Basis Kostenberechnung des Kantons Basel-Stadt, Preisstand Oktober 2005 ohne Teuerung und Mehrwertsteuer.

freigegebenen 300 Millionen Franken nach heutigem Kenntnisstand rund 80 Millionen Franken wieder zurück in den Infrastrukturfonds fließen werden.

Tabelle 4

**Aktualisiertes Programm Engpassbeseitigung, Module 3 und 4
(Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer)**

Raum	Erweiterter Bedarf Projekt zur Engpassbeseitigung	massgebende Problemstufe	Modul [in Mio. Fr.]	
			3	4
GE	Etoile–Perly	III		390
	Coppet–Nyon	III	165	
VD	Nyon–Morges West*	I		500
	Villars–Ste–Croix–Cossonay	III	100	
	Villars–Ste–Croix–La Croix–Montreux	II		1 350
BE	Weyermannshaus–Wankdorf	I/II		215
	Schönbühl–Kirchberg	II	195	
	Wankdorf–Muri	II/III	1 485	
	Muri–Rubigen*	II		120
SO-AG	Wiggertal–Oftringen	II	**	
	Aarau Ost–Birrfield	III	330	
	Aarau West–Aarau Ost*	I		225
	Birrfield–Wettingen inkl. 4. Röhre Baregg*	III		500
	Augst–Verzweigung Rheinfelden	II	**	
ZH	Wettingen–Dietikon	III	215	
	Wallisellen–Brüttsellen	III	**	
	Brüttsellen–Töss*	II		500
	Westumfahrung Zürich	II/III	110	
	Zürich Süd–Thalwil–Wädenswil*	II		380
	Wädenswil–Richterswil*	I		170
	Schindellegi–Pfäffikon SZ*	II		100
SG	St. Gallen Neudorf–Verzweigung Meggenhus*	I		110
BS-BL	Hagnau–Liestal	III	405	
	Liestal–Augst	III	**	
LU-ZG	Bypass Luzern inkl. Ergänzung Süd	II	1 465	
	Buchrain–Rotsee («Erweiterung Nord»)	III	255	
	Rütihof–Buchrain	III	210	
OW	Sarnen Nord–Alpnach–Lopper*	I		155***

Erweiterter Bedarf		massgebende Problemstufe	Modul [in Mio. Fr.]	
Raum	Projekt zur Engpassbeseitigung		3	4
SH	2. Röhre Fäsenstaubtunnel Schaffhausen	III	300	
	Erweiterung Cholfirstunnel	III		510
TI	Lugano Sud–Mendrisio	II/III	810	
Total je Modul			6 045	5 225
Total aufsummiert			11 625	16 850

* In der ersten Programmbotschaft dem Modul 4 zugeteiltes und seither nicht weiter bearbeitetes Projekt
** Fahrstreifenergänzung von weniger als 2 Kilometer; wird ausserhalb des Infrastrukturfonds über die SFSV finanziert
*** Ohne Ausbau Tunnel Lopper

1.3.3.2 Veränderungen gegenüber der ersten Programmbotschaft

Die Projekte zur Engpassbeseitigung auf den Abschnitten Luterbach–Härkingen und Andelfingen–Winterthur waren bereits in der ersten Botschaft Teil des Programms und können nun aufgrund des fortgeschrittenen Projektstands zur Realisierung freigegeben werden. Die Erweiterung der N1 zwischen dem Anschluss Genf Flughafen und der Verzweigung Le Vengeron ist wegen der erhöhten Engpassproblematik notwendig und dank der Synergien mit der laufenden Erhaltungsplanung Grand Saconnex mittelfristig umsetzbar, was die Zuteilung ins Modul 1 rechtfertigt.

Neu finden die übrigen Projekte im Raum Genf Aufnahme ins Programm Engpassbeseitigung. Damit wird dem rasch steigenden Problemdruck und der dynamischen Siedlungsentwicklung in dieser Region Rechnung getragen. Ebenfalls vom Modul 3 ins Modul 2 vorgerückt ist das Projekt in St. Gallen. Dort konnte mit Kanton und Stadt St. Gallen eine gegenüber der ersten Programmbotschaft deutlich kostengünstigere Lösung mit einem guten Nutzen-Kosten-Verhältnis vereinbart werden.

Diese Höherstufungen gehen zulasten des Projekts Wankdorf–Muri (Ostring–Bern). Dieses Projekt ist gegenüber der ersten Programmbotschaft aufgrund städtebaulicher Überlegungen deutlich teurer geworden (Verlängerung des Tunnels bis zum Anschluss Muri). Zudem weist die Region Bern eine deutlich geringere Dynamik in der Siedlungsentwicklung auf als der Raum Genf. Auf dem Abschnitt Weyermannshaus–Schönbühl in Bern hat sich die Erweiterung des Abschnitts Weyermannshaus–Wankdorf mit dem Bau eines zweiten Felsenauviadukts in der erfolgten Vertiefungsstudie als politisch nicht mehrheitsfähig erwiesen. Deshalb soll auf die Erweiterung dieses Abschnitts verzichtet werden.

Vom Modul 4 ins Modul 3 vorgerückt sind die Projekte auf den Abschnitten Villars–Ste-Croix–Cossonay (N1), Hagnau–Liestal (N2) und Buchrain–Rüthof (N14). Grund hierfür ist die im Vergleich zur ersten Programmbotschaft markant verschärfte Engpasssituation.

Veränderungen im Programm Engpassbeseitigung gegenüber der ersten Programmbotschaft

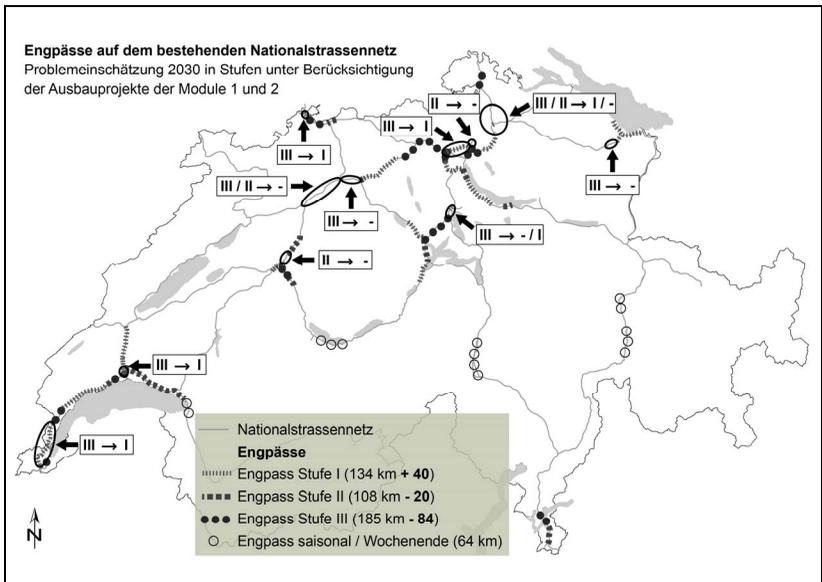
Raum	Projekt zur Engpassbeseitigung	Modulzuteilung	
		1	2
		Programmbotschaft	
GE	Perly–Bernex	3	2
	Bernex–Genf Flughafen	3	2
	Genf Flughafen–Le Vengeron	3	1
VD	Villars–Ste–Croix–Cossonay	4	3
BE	Weyermannshaus–Wankdorf	2	4
	Wankdorf–Muri	2	3
SO-AG	Luterbach–Härkingen	2	1
ZH	Zürich Nord–Flughafen	–	2
	Andelfingen–Winterthur	2	1
	Westumfahrung Zürich	–	3
SG	Kreuzbleiche–Neudorf (3. Röhre Rosenberg tunnel)	3	2
BS-BL	Hagnau–Liestal	4	3
LU-ZG	Buchrain–Rütihof	4	3

1.3.4 Auswirkung des Programms Engpassbeseitigung

1.3.4.1 Klar verbesserte verkehrliche Situation

Mit der Realisierung der Projekte in den Modulen 1 und 2 des Programms Engpassbeseitigung können deutliche Verbesserungen erzielt werden (vgl. Abb. 6). Positiv wirkt sich die Umsetzung des Programms insbesondere auf die besonders kritischen Nationalstrassenabschnitte der Problemstufe III aus. Diese können mit den vorgeschlagenen Massnahmen von 185 auf 101 Kilometer reduziert werden. Engpässe der Problemstufe II werden auf einer Länge von 20 Kilometern beseitigt. Von den Verbesserungen am stärksten profitieren die Agglomerationen Genf, Basel, St. Gallen, Winterthur und Zürich sowie die N1 respektive die N2 zwischen den Verzweigungen Luterbach und Wiggertal.

Auswirkungen der Projekte aus den Modulen 1 und 2 auf die Engpasssituation im Jahr 2030



Die Abbildung verdeutlicht aber auch, dass trotz des Investitionsvolumens von 5,5 Milliarden Franken der grössere Teil der Engpässe bestehen bleibt. Die wichtigsten davon sind die Engpässe der Problemstufe III in den Räumen Genf (Perly-Etoile und Coppet-Nyon), Morges-Ecublens, Bern-Ost, Aarau-Limmattaler Kreuz sowie in den Räumen Glatttal, Luzern-Rotkreuz, Schaffhausen und Lugano.

Die beiden Engpässe der Problemstufe III im Glatttal sowie zwischen Morges und Ecublens bleiben nach dem ablehnenden Volksentscheid vom 24. November 2013 zur Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette und der damit verbundenen Anpassung des Netzbeschlusses ungelöst.

Im Limmattal kann der Engpass der Stufe III ebenfalls nur mit einer grossräumigen Lösung beseitigt werden. Eine Erweiterung der bestehenden Nationalstrasse auf dem betroffenen Abschnitt würde den Druck auf das stark überlastete Nationalstrassennetz im Raum Zürich zusätzlich erhöhen und kann deshalb nach Ansicht des Bundesrates nicht in Frage kommen.

Engpässe der Problemstufe II verbleiben in den Räumen Bern, Luzern, Zürich-Thalwil und Pfäffikon (SZ), im Mendrisiotto sowie auf dem Abschnitt zwischen Lausanne und Montreux. Die ersten vier Projekte sind im Rahmen der verfügbaren finanziellen Mittel nicht finanzierbar. Für die Beseitigung des Engpasses zwischen Lausanne und Montreux kommt wie im Limmattal einzig eine grossräumige Lösung in Frage. Grund hierfür sind die Auswirkungen einer Erweiterung der bestehenden Nationalstrasse auf Umwelt und Landschaft resp. auf das im Bundesinventar der

Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung eingetragene Gebiet Tour d'Aï–Dent de Corjon.

Durch die zusätzliche Realisierung der nicht finanzierten Projekte des Moduls 3 könnten weitere Engpässe der Stufen II und III auf einer Länge von insgesamt 93 Kilometern stark entschärft werden. Davon profitieren würden beispielsweise die Agglomerationen Bern, Luzern und Schaffhausen, wo starke bis sehr starke verkehrliche Probleme auf dem Nationalstrassennetz bestehen. Die Realisierung des Projekts auf dem Ostring von Bern würde ergänzend erhebliche städtebauliche Aufwertungen ermöglichen.

Gänzlich ungelöst bleiben die Engpässe der Problemstufe I sowie die saisonal bedingten Engpässe.

1.3.4.2 Nachhaltigkeitsbewertung: insgesamt positive Auswirkungen

Umwelt: leicht negative Auswirkungen

Wie jede neue Infrastruktur führt die Umsetzung des Programms Engpassbeseitigung zu Eingriffen in die Umwelt. Da es sich bei den Projekten ausschliesslich um Fahrstreifenergänzungen¹⁰ an bestehenden Nationalstrassen handelt, halten sich diese jedoch in Grenzen.

Auch die zusätzlichen Umweltfolgen des Verkehrs sind insgesamt gering: Die Umsetzung des Programms führt zu einer Erhöhung der Fahrleistungen und damit zu höheren Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen. Im Gegenzug werden durch die Realisierung der Projekte Staus vermieden, was zu einer Verflüssigung des Verkehrs und zu einer Verminderung der Luftschadstoff-Emissionen führt. Negativ wirkt sich die zusätzliche Bodenversiegelung aus. In der Summe positiv sind die Effekte im Bereich Lärmbelastung. Verantwortlich dafür ist die Verlagerung von Verkehr vom nachgelagerten Strassennetz auf die Nationalstrassen.

Wirtschaft: positive Auswirkungen überwiegen deutlich

Die Reduktion der Engpässe auf den Nationalstrassen wirkt sich aus volkswirtschaftlicher Sicht klar positiv aus. Durch die Kapazitätserweiterung auf den Nationalstrassen verringert sich das Stauaufkommen. Die Reisenden erreichen ihre Ziele rascher und zuverlässiger. Die Erreichbarkeit wichtiger Standorte wird verbessert, der Wirtschaftsstandort Schweiz gestärkt.

Auf der Kostenseite fallen die finanziellen Aufwendungen für die Umsetzung des Programms ins Gewicht. Dazu gehören die Investitionskosten sowie die jährlich wiederkehrenden Kosten für den Betrieb und den Unterhalt der zusätzlichen Strassenflächen.

Gesellschaft: positive Auswirkungen überwiegen

Durch die Umsetzung des Programms wird die Zahl der Unfälle vermindert. Dank der Beseitigung der Engpässe wird mehr Verkehr auf den sicheren Nationalstrassen abgewickelt. Ohne Erweiterungen wäre dies nicht der Fall: Die Überlastung der

¹⁰ Für die Strukturverbesserung Osttangente Basel (STOT) ist die konkrete Ausgestaltung der Engpassbeseitigung noch offen.

Nationalstrassen würde weiter zunehmen, und der Verkehr würde vermehrt auf die unfallträchtigeren Strassen des nachgelagerten Netzes ausweichen. Auch die besonders häufigen Auffahrunfälle in Stausituationen würden weiter zunehmen. Insgesamt ergibt sich aus der Vermeidung von Unfallkosten ein jährlicher Nutzen von 30 Millionen Franken.

Auch auf die Siedlung hat die Umsetzung des Programms positive Auswirkungen. Die Fokussierung auf die Erweiterungen in Agglomerationen stärkt die Agglomerationskerne. Die Wohnlichkeit im Siedlungsgebiet wird durch die Verlagerung von Verkehr auf die Nationalstrassen erhöht.

Fazit: In der Summe leistet das Programm Engpassbeseitigung einen positiven Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung. Es erzielt ein deutlich positives Ergebnis in der Nutzen-Kosten-Analyse und unterstützt unter Berücksichtigung der weiteren, nicht monetarisierbaren Indikatoren eine nachhaltige Entwicklung (die detaillierten Ergebnisse der Nachhaltigkeitsbewertung sind im Anhang 2 aufgeführt).

1.4 Neue Netzelemente

Wie in Ziffer 1.2.3.3 dargelegt, kann die in der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz und zu deren Finanzierung vorgesehene Aufnahme der beiden neuen Netzelemente in Lausanne-Morges und im Glattal ins Nationalstrassennetz nicht in Kraft treten.

Eine Aufnahme weiterer neuer Netzelemente in den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz steht zurzeit nicht zur Diskussion:

- Für die Räume St. Gallen (Südspange), Bern (Bypass Nordwest) und Winterthur (Südostumfahrung) konnte im Rahmen der Vertiefungsstudien nachgewiesen werden, dass Erweiterungen entlang der bestehenden Nationalstrasse zielführender sind als der Bau neuer Strassenverbindungen.
- Eine Aufnahme der vom Kanton Genf geforderten Traversée du Lac in Genf in den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz wäre zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht und allein aus Sicht der Engpassbeseitigung nicht zu rechtfertigen. Die Aufnahme ist dann sinnvoll, wenn sie aus Sicht der Raumentwicklung (Entwicklung des linken Seeufers) erwünscht und die Zweckmässigkeit nachgewiesen ist. Zur Beseitigung des Engpasses auf der bestehenden N1 leistet die Traversée du Lac in Genf nur auf den südwestlichen N1-Abschnitten einen spürbaren Beitrag.

Im Limmattal sowie zwischen Lausanne und Montreux ist eine Engpassbeseitigung mittels Fahrstreifenergänzungen aus verkehrlichen Gründen respektive wegen der Auswirkungen auf die Umwelt und die Landschaft nicht machbar (s. Ziff. 1.3.4.1). Im Rahmen zukünftiger Planungen wird zu prüfen sein, ob die entsprechenden Engpässe mit neuen Netzelementen beseitigt werden können.

1.5

Ergänzende Massnahmen unerlässlich

Bis zur Realisierung der vorgeschlagenen Erweiterungsmassnahmen wird der Problemdruck auf dem schweizerischen Nationalstrassennetz markant zunehmen. Parallel zu den vorliegenden Erweiterungsmassnahmen müssen deshalb die bereits eingeleiteten Massnahmen zur besseren Bewirtschaftung der verfügbaren Kapazitäten entschlossen umgesetzt und konsequent angewendet werden.

Solche Massnahmen des Verkehrsmanagements können gewisse Verbesserungen im Verkehrsfluss bewirken. Für eine umfassende Sanierung der Engpasssituation werden sie allerdings nicht ausreichen. Sie können vor allem zur rasch umsetzbaren Minderung der negativen Auswirkungen von Kapazitätsengpässen zum Tragen kommen.

Unter die Massnahmen des Verkehrsmanagements fallen beispielsweise:

- Die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer werden rechtzeitig, korrekt und verkehrsträgerübergreifend über das aktuelle Verkehrsgeschehen informiert. Zu diesem Zweck müssen die Einrichtungen zur besseren und raschen Erfassung des Verkehrsgeschehens weiter ausgebaut werden.
- Bei lokalen Verkehrsüberlastungen werden Umfahrungsempfehlungen vermittelt.
- Zur Deckung von Spitzenbelastungen werden Pannestreifen zeitlich und örtlich beschränkt genutzt. Eine erste entsprechende Massnahme wird seit Januar 2010 zwischen Morges und Ecublens erfolgreich betrieben. Weitere Massnahmen sind in Vorbereitung.
- Die Zufahrten zu den Nationalstrassen werden an den Anschlüssen dosiert. Durch diese Massnahme sollen der Zufluss verstetigt und die Beeinträchtigung des Verkehrs auf der Stammachse vermindert werden. Erste entsprechende Massnahmen sind bereits in Betrieb. Weitere werden schrittweise umgesetzt.
- Bei drohender Verkehrsüberlastung wird der Verkehrsfluss verstetigt durch die schrittweise Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mittels dynamischer Geschwindigkeitsanzeigen und Stauwarnungen. Entsprechende Anlagen sind konzipiert und werden im Rahmen der ordentlichen Instandsetzungsarbeiten schrittweise umgesetzt.
- Die Überholverbote für Lastwagen werden auf Strecken mit hohem Verkehrsaufkommen oder auf Strecken mit einer längeren Steigung räumlich ausgedehnt. Die entsprechenden Massnahmen sind definiert und werden zeitnah umgesetzt.

Im Weiteren ist die Funktionsfähigkeit der Anschlüsse systematisch zu überprüfen, und es sind geeignete bauliche und betriebliche Massnahmen für den Erhalt der Funktionsfähigkeit der Anschlüsse festzulegen und umzusetzen.

1.6 Bereitstellung zusätzlicher finanzieller Mittel für die Engpassbeseitigung erforderlich

Auch nach der Umsetzung des Programms zur Engpassbeseitigung werden in verschiedenen Gebieten der Schweiz Engpässe der gravierenden Problemstufen II und III bestehen bleiben (s. Ziff. 1.3.4). Die vorgesehenen betrieblichen Massnahmen können zwar einen Beitrag zum Erhalt des Verkehrsflusses auf den Nationalstrassen leisten. Sie werden aber nicht ausreichen, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrassen auch längerfristig gewährleisten zu können. Zudem besteht ein anhaltender Druck der Kantone und Regionen, die zur Entlastung des nachgelagerten Strassennetzes und zur Erschliessung von weiteren Siedlungsgebieten den Bau zusätzlicher Autobahnanschlüsse fordern. Der Bau solcher Anschlüsse führt zu einer zusätzlichen Belastung des Nationalstrassennetzes.

Deshalb ist der Bundesrat der Auffassung, dass für die bauliche Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz zusätzliche finanzielle Mittel bereitgestellt werden müssen. Hinzu kommt, dass der SFSV auch ohne zusätzliche Verpflichtungen voraussichtlich bereits ab Ende 2017 oder Anfang 2018 eine Unterdeckung droht. Auf diesen Sachverhalt hat der Bundesrat bereits in der ersten Programmbotschaft zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz sowie in der Botschaft zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz hingewiesen.

Inzwischen hat der Bundesrat eine Vernehmlassungsvorlage zur Diskussion gestellt, die den Handlungsbedarf umfassend darstellt und Vorschläge zur nachhaltigen Ausgestaltung der Finanzierung der Aufgaben und Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr unterbreitet. Die Finanzierung eines zusätzlichen Bedarfs für die Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz ist Bestandteil dieser Vorlage.

1.7 Vernehmlassungsverfahren

1.7.1 Formales

Am 10. April 2013 beauftragte der Bundesrat das UVEK, eine Vernehmlassung zum «Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel» durchzuführen. Diese wurde am 10. April 2013 eröffnet und dauerte bis zum 7. August 2013. 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.

1.7.2 Ergebnis der Vernehmlassung

Positives Echo zum Programm Engpassbeseitigung

Die Konsultierten haben die Vernehmlassungsvorlage positiv aufgenommen und unterstützen ihre Hauptinhalte.¹¹ Vor allem in der Region St. Gallen/Appenzell haben sich viele Gemeinden, Bezirke sowie Verbände und Institutionen zur Lösung in St. Gallen positiv geäußert und unterstützen diese.

Einige beklagen, dass auf den Nationalstrassen trotz Umsetzung des Programms Engpässe in erheblichem Umfang bestehen bleiben. Sie fordern, dass die Projekte beschleunigt und rascher umgesetzt werden.

Breite Zustimmung zu den vordringlichen Projekten

Der vorgelegte Bundesbeschluss mit der verbindlichen Verankerung von drei weiteren vordringlichen Projekten sowie der Freigabe der dafür erforderlichen finanziellen Mittel ist bei der Mehrheit der Konsultierten unbestritten. Es handelt sich dabei um die 6-Spur-Ausbauten Luterbach–Härkingen und Genf Flughafen–Le Vengeron sowie um den 4-Spur-Ausbau Andelfingen–Winterthur.

Verschiedene direkt Betroffene fordern einzelne Projekte ins nächst höher priorisierte Modul aufzuklassieren. Vereinzelt werden weitere Projekte zur Aufnahme ins Modul 4 vorgeschlagen respektive die planerische Weiterbearbeitung von Projekten des Moduls 4 verlangt.

Der Bundesrat hat die Anträge, die die Neuzuteilung einzelner Projekte verlangen, geprüft und äussert sich hierzu wie folgt:

- Für eine Zuordnung zum verbindlich zu beschliessenden Modul 1 sind die Arbeiten an den betroffenen Projekten noch nicht weit genug fortgeschritten.
- Die Projekte in den Modulen 2 und 3 werden in den kommenden Jahren gleichermassen konkretisiert und im Hinblick auf die nächste Programm-botschaft respektive das STEP einer erneuten Prüfung unterzogen. Neue Erkenntnisse werden in die Neubeurteilung einfließen und können zu einer Umklassierung der Projekte führen.
- Eine Aufklassierung von Projekten aus dem Modul 4 (Verzicht) ins Modul 3 (erweiterter Bedarf) kann in Anbetracht der knappen finanziellen Mittel nicht in Frage kommen.

Gestützt auf diese Überlegungen beantragt der Bundesrat, an der bisherigen Zuteilung der Projekte zu den Modulen 2, 3 und 4 festzuhalten.

¹¹ Ergebnisbericht unter www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2013 > UVEK

2

Erläuterungen zum Bundesbeschluss

Art. 1

Mit Artikel 1 des Bundesbeschlusses werden die finanziellen Mittel für die Realisierung von drei weiteren Engpassbeseitigungsprojekten aus dem Modul 1 zur Freigabe beantragt. Aus der Tabelle ist ersichtlich, auf welchen Nationalstrassen und in welchen Kantonen sich die Projekte befinden.

Im Sinne der Vollständigkeit sind in der Tabelle ausserdem die Projekte aufgeführt, die die eidgenössischen Räte im Rahmen der ersten Programmbotschaft und der 2. Stufe der konjunkturellen Stabilisierungsmassnahmen bereits beschlossen haben. Ebenfalls aufgeführt sind die bereits beschlossenen finanziellen Mittel für die planerische Bearbeitung der Projekte aus den Modulen 2 und 3. Diese Bearbeitung ist eine unverzichtbare Vorbedingung für die Realisierung und dauert in der Regel mehrere Jahre. Damit die Projekte später zeitgerecht realisiert werden können, müssen die finanziellen Mittel für diese Arbeiten bereits heute zur Verfügung gestellt werden. Werden die entsprechenden Engpassbeseitigungen dereinst realisiert, sind diese Aufwendungen buchhalterisch den jeweiligen Projekten zuzuordnen. Nach heutigem Kenntnisstand ist nicht absehbar, ob alle Projekte umgesetzt werden, die heute planerisch bearbeitet werden. Sollte dies der Fall sein, wird ein Teil dieser finanziellen Mittel keinen Projekten zugeordnet werden können. Dies ist in Kauf zu nehmen, denn nur mit einer breiten – auf viele Projekte ausgelegten – planerischen Bearbeitung ist sichergestellt, dass dereinst auch die «richtigen» Projekte zeitgerecht zur Realisierung kommen.

Ebenfalls kann der Tabelle die Höhe des gesperrten Restkredits im Umfang von 2930 Millionen Franken entnommen werden.

Art. 2

Der Bundesbeschluss untersteht als einfacher Bundesbeschluss nicht dem Referendum.

3

Auswirkungen

3.1

Finanzielle Auswirkungen auf den Bund

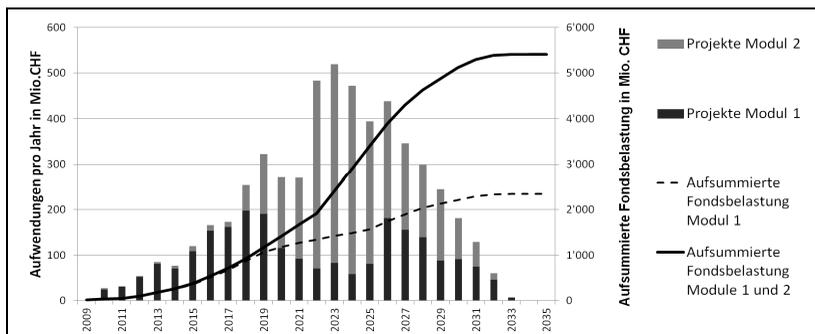
Mit der Verabschiedung des IFG haben die eidgenössischen Räte die finanziellen Mittel für die zu realisierenden Fahrstreifenergänzungen an bestehenden Nationalstrassen im Umfang von 5,5 Milliarden Franken (Preisstand Oktober 2005; ohne Berücksichtigung der Teuerung und der Mehrwertsteuer) bereits reserviert. Mit dem jetzt vorliegenden Programm werden die entsprechenden Projekte lediglich priorisiert und so der effiziente Einsatz der bereitgestellten finanziellen Mittel sichergestellt. Die Finanzierung der Aufwendungen erfolgt über den Infrastrukturfonds nach Massgabe der verfügbaren Mittel.

Die Umsetzung der Projekte ist mit erheblichen Verfahrens- und damit auch Kosten- und Terminrisiken verbunden. Entsprechend schwierig ist es, den Mittelabfluss aus dem Infrastrukturfonds zur Realisierung der Projekte zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz verlässlich zu ermitteln. Aus der aktuellen Planung des

ASTRA resultiert die nachfolgend dargestellte jährliche Belastung des Infrastrukturfonds.

Abbildung 7

Jährliche Belastung des Infrastrukturfonds aus den Projekten zur Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz



Der Infrastrukturfonds ist bis 2027 befristet. Es wird zu einem späteren Zeitpunkt zu entscheiden sein, ob seine Laufdauer für die nach 2027 anfallenden Ausgaben verlängert wird. Gemäss IFG ist dies für maximal fünf Jahre möglich.

Nach Inbetriebnahme der Projekte entstehen zusätzliche Aufwendungen für den Betrieb und den Unterhalt. Diese fallen nach der Inbetriebnahme der ersten Projekte ab ca. 2015 in bescheidenem Ausmass an und betragen nach der vollständigen Umsetzung des Programms Engpassbeseitigung jährlich rund 80 Millionen Franken. Die Finanzierung dieser zusätzlichen Aufwendungen erfolgt über die SFSV.

3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Kantone, Städte und Gemeinden profitieren in hohem Mass von funktionsfähigen Nationalstrassen: Durchgangsstrassen in Städten und Gemeinden werden vom motorisierten Individualverkehr entlastet, die Wohnqualität gesteigert. Zudem wird die Erreichbarkeit der Zentren verbessert, was ihre Standortattraktivität erhöht.

Planung, Bau, Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen ist gemäss Bundesverfassung Alleinaufgabe des Bundes. Die Umsetzung des Programms Engpassbeseitigung betrifft die Kantone und Gemeinden deshalb nur mittelbar.

Finanzielle Mehrbelastungen können entstehen, wenn durch die Realisierung der Projekte zur Beseitigung der Engpässe im Nationalstrassennetz bauliche Anpassungen an den Übergangsbereichen zwischen den Nationalstrassen und den untergeordneten Netzen erforderlich werden. Dasselbe gilt, wenn durch die Realisierung des Programms Engpassbeseitigung bestehende Nationalstrassen ersetzt und rückgebaut werden oder wenn eine Region Anforderungen an eine Erweiterungsmassnahme stellt, die über die Standards im Nationalstrassenbau hinausgehen und die vorwiegend im regionalen Interesse stehen.

Für die Projekte in den Modulen 1 und 2 ist dies aus heutiger Sicht möglicherweise in St. Gallen (Zubringer Güterbahnhof) und auf der N2 im Raum Basel der Fall. Von den Projekten im Modul 3 ist möglicherweise der 6-Spur-Ausbau auf der N6 im Raum Bern-Muri betroffen.

3.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Programm stärkt den Wirtschaftsstandort Schweiz

Gut funktionierende Nationalstrassen sind für die Verkehrsteilnehmerinnen und teilnehmer von hoher Bedeutung und sichern die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Mit den verfügbaren finanziellen Mitteln können die gravierendsten Engpässe auf den Nationalstrassen auf einer Länge von insgesamt rund 104 Kilometern beseitigt oder entschärft werden. Dies führt zu Zeitersparnissen und einer höheren Verkehrssicherheit. Personen und Güter können schneller und zuverlässiger transportiert werden, was sich positiv auf die Schweiz und ihren Ruf als attraktiver und leistungsfähiger Wirtschaftsstandort auswirkt. Das Programm Engpassbeseitigung trägt massgebend zur Aufrechterhaltung funktionsfähiger Nationalstrassen bei. Es führt zu einer Reduktion der Staus, die heute in der Schweiz volkswirtschaftliche Kosten von jährlich total rund 1,5 Milliarden Franken verursachen. Insgesamt übersteigt der Nutzen des Programms die entstehenden Kosten deutlich (s. Ziff. 1.3.4).

3.4 Auswirkungen auf andere Verkehrsträger

Bei den direkten Auswirkungen des Programms Engpassbeseitigung auf den öffentlichen Verkehr sind zwei gegenläufige Effekte zu berücksichtigen: die Entlastungseffekte auf die innerstädtischen Strassennetze sowie eine allfällige, direkte Konkurrenzierung von Angeboten des öffentlichen Verkehrs.

Positive Auswirkungen auf den strassengebundenen öffentlichen Verkehr

Durch die Beseitigung der Engpässe auf den Nationalstrassen wird das innerstädtische Strassennetz vom motorisierten Individualverkehr entlastet und die Rückverlagerung des Verkehrs von den Nationalstrassen auf das untergeordnete Netz vermieden. Diese Entlastung schafft den notwendigen Raum für den vielerorts geplanten weiteren Ausbau des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs in den städtischen Gebieten. Sie ist aber auch eine wichtige Voraussetzung für einen flüssigen und zuverlässigen öffentlichen Verkehr im städtischen Raum. Beides trägt zur Stärkung des gesamten öffentlichen Verkehrs bei.

Wettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs nicht beeinträchtigt

Mit dem vorliegenden Programm werden ausschliesslich zusätzliche Kapazitäten an bereits bestehenden Nationalstrassen bereitgestellt. Von den Fahrstreifenergänzungen wird insbesondere der Verkehr während der Spitzenzeiten am Morgen und am Abend profitieren. Während dieser Zeiten wird es zu weniger Staus auf den Nationalstrassen kommen. Eine gewisse Konkurrenzierung des öffentlichen Verkehrs durch diese strassenseitige Verbesserung kann nicht ausgeschlossen werden. Bisherige Erfahrungen zeigen allerdings, dass diese Effekte gering sind. Für eine starke

Beeinflussung sind die Bedürfnisse der Benutzerinnen und Benutzer des öffentlichen Verkehrs und von Nationalstrassen zu unterschiedlich. Die Untersuchungen, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen der Vorlage «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB) durchgeführt hat, gelangen denn auch zu den gleichen Schlüssen. Gemäss diesen Untersuchungen konkurrieren sich Investitionen in Strassen- und Schieneninfrastruktur gegenseitig höchstens kurz- bis mittelfristig, und sie eignen sich nur bedingt dazu, sich gegenseitig zu substituieren.

3.5 Auswirkungen auf Raumordnung und Umwelt

Programm trägt den raumplanerischen Zielen des Bundes Rechnung

Aus raumplanerischer Sicht bewegen sich Neu- oder Ausbauten der Nationalstrassen in einem Spannungsfeld: Die Beseitigung von Kapazitätsengpässen kann mittel- und langfristig Impulse auf die Siedlungsentwicklung auslösen. Diese Impulse können die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung in zentralen Räumen begünstigen und damit die angestrebte, polyzentrische Struktur der Schweiz stärken. Die erhöhten Kapazitäten können aber auch die räumliche Ausdehnung der Agglomerationen und damit die weitere Zersiedlung fördern. Je nach Lage der Ausbaustrecke in der Siedlungsstruktur und im Strassennetz überwiegt der eine oder der andere Effekt.

Bei der Beurteilung der Projekte wurde deshalb jeweils auch ihre Kompatibilität mit der angestrebten Raumentwicklung gemäss der aktuellen Fassung des Raumkonzepts Schweiz geprüft. Vor der Realisierung durchlaufen alle Vorhaben die ordentlichen umwelt- und raumplanerischen Verfahren; sie müssen die gesetzlich festgelegten Vorgaben betreffend Luft, Lärm, Natur und Landschaft usw. einhalten. Die Projekte basieren auf gesamtverkehrlichen und mit der Raumordnungs- und Umweltpolitik abgestimmten Verfahren, die sicherstellen, dass jede zu bauende Infrastruktur jeweils die beste Option darstellt.

Zudem trägt die Vorlage den Bedürfnissen der Raumordnung Rechnung, indem sie sich vor allem auf die Beseitigung der Engpässe in den grossen Agglomerationen der Schweiz konzentriert. Mit der Erweiterung der Zulaufstrecken zu den Agglomerationen ist die Vorlage äusserst zurückhaltend.

Auswirkungen auf die Umwelt

Kaum ins Gewicht fallen Belastungen durch die Zerschneidung von Landschaften. Weil die vorgesehenen Erweiterungen ausschliesslich¹² entlang bestehender Nationalstrassen erfolgen, treten keine zusätzlichen Zerschneidungen auf. Zusätzliche Belastungen entstehen zum Beispiel durch Bodenversiegelung. Der Energieverbrauch und die Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen nehmen zu. Auf der einen Seite verursachen die höheren Verkehrsleistungen eine Zunahme des Energieverbrauchs und der Schadstoffemissionen. Auf der anderen Seite vermindert die Reduktion von Staus auf den Nationalstrassen und den innerstädtischen Verkehrsnetzen den Ausstoss von Luftschadstoffen. Zudem bietet die Engpassbeseitigung die Gelegenheit, unterbrochene Wildtierkorridore wiederherzustellen und den

¹² Für STOT Basel ist die konkrete Ausgestaltung der Engpassbeseitigung noch offen.

Resultaten der Gefahren- und Risikobeurteilung auf Nationalstrassen Rechnung zu tragen.

Insgesamt führt das Programm zu zusätzlichen Umweltbelastungen in einzelnen Bereichen. Diese sind zum einen bedingt durch die Erweiterung der bestehenden Infrastruktur, zum anderen durch die verkehrlichen Wirkungen der Erweiterungen.

4 Verhältnis zur Legislaturplanung

Die Vorlage ist in der Botschaft vom 25. Januar 2012¹³ über die Legislaturplanung 2011–2015 und im Bundesbeschluss vom 15. Juni 2012¹⁴ über die Legislaturplanung 2011–2015 angekündigt.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die Zuständigkeit der eidgenössischen Räte für den vorliegenden Kreditbeschluss ergibt sich aus Artikel 167 der Bundesverfassung¹⁵. Die gesetzliche Grundlage für die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen ist Artikel 6 Absatz 3 IFG.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die «Gesamtschau Nationalstrasse» ist eine rein innerstaatliche Angelegenheit. Sie tangiert weder internationale Verpflichtungen der Schweiz noch das europäische Recht.

5.3 Erlassform

Das Programm und der Antrag für die Mittelfreigabe enthalten keine rechtsetzenden Bestimmungen. Sie unterstehen auch nicht dem Referendum. Sie können daher in Form eines einfachen Bundesbeschlusses erlassen werden.

5.4 Unterstellung unter die Ausgabenbremse

Der Bundesbeschluss untersteht nicht der Ausgabenbremse. Die zur Freigabe beantragten finanziellen Mittel werden dem Kredit für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz (Art. 1 Abs. 2 Bst. c des Bundesbeschlusses vom 4. Oktober

¹³ BBl 2012 481, hier 575 und 617

¹⁴ BBl 2012 7155, hier 7163

¹⁵ SR 101

2006 über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds) entnommen, der bereits der Ausgabenbremse unterstellt wurde.

5.5 Einhaltung der Grundsätze des Subventionsgesetzes

Das Subventionsgesetz vom 5. Oktober 1990¹⁶ ist von dieser Vorlage nicht berührt. Der Bund entrichtet gestützt auf diese Vorlage weder Finanzhilfen noch Abgeltungen.

¹⁶ SR 616.1

Verzeichnis der Abkürzungen

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAFU	Bundesamt für Umwelt
BAV	Bundesamt für Verkehr
BFS	Bundesamt für Statistik
FABI	Bundesbeschluss vom 20. Juni 2013 über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur; BBl 2013 4725
IFG	Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz); SR 725.13
MinVV	Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr; SR 725.116.21
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RBS	Regionalverkehr Bern–Solothurn
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm
STOT	Strukturverbesserung Osttangente Basel
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

**1. Periode des Programms Engpassbeseitigung, Module 1 und 2
(Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer)**

Raum	Programm Engpassbeseitigung Eigentlicher Bedarf Projekt zur Engpassbeseitigung	Modul [in Mio. Fr.]	
		1	2
GE	Le Vengeron–Coppet		175
VD	Engpass Crissier, Phase 1 Engpass Crissier, Phase 2	120	100
BE	Weyermannshaus–Wankdorf Wankdorf–Schönbühl Wankdorf–Muri mit Bypass Ost kurz		295 95 1090
SO-AG	Luterbach–Härkingen Härkingen–Wiggertal	165	470
ZH	Nordumfahrung Zürich Umfahrung Winterthur Andelfingen–Winterthur	940	560 310
BS-BL	STOT Basel: Schwarzwaldtunnel–Verzweigung Hagnau		915
LU-ZG	Blegi–Rütihof	135	
	Total pro Modul (Projekte)	1360	4010
	Module 1 und 2 aufsummiert		5370

**1. Periode des Programms Engpassbeseitigung, Module 3 und 4
(Preisstand Oktober 2005, exklusive Teuerung und Mehrwertsteuer)**

Raum	Programm Engpassbeseitigung Erweiterter Bedarf	Modul [in Mio. Fr.]	
		3	4
GE	Etoile–Perly		380
	Perly–Meyrin	840	
	Meyrin–Le Vengeron	320	
	Coppet–Nyon	140	
VD	Nyon–Morges West		500
	Villars–Ste–Croix–Cossonay		100
	Villars–Ste–Croix–La Croix–Montreux		1 400
BE	Schönbühl–Kirchberg	200	
	Muri–Rubigen		120
SO-AG	Aarau West–Aarau Ost		225
	Aarau Ost–Birrfield	330	
	Birrfield–Wettingen inkl. 4. Röhre Baregg		500
ZH	Wettingen–Dietikon	210	
	Brüttseller Kreuz–Töss		500
	Zürich Süd–Thalwil–Wädenswil		380
	Wädenswil–Richterswil		170
	A3 Schindellegi–Pfäffikon SZ		100
SG	St. Gallen Winkeln–Kreuzbleiche	–	
	St. Gallen Kreuzbleiche–Neudorf	1 500	
	St. Gallen Neudorf–Verzweigung Meggenhus		110
BS-BL	Hagnau–Pratteln–Verzweigung Liestal		420
	Liestal–Augst	–	
LU-ZG	Erweiterung Luzern Nord (Emmen Nord–Buchrain)	240	
	Bypass 2 Röhren	1 920	
	Buchrain–Rütihof		220
OW	Sarnen Nord–Alpnach Süd		115
SH	2. Röhre Fäsenstaubtunnel	315	
	Schaffhausen Süd mit 2. Röhre Cholfirstunnel		565
TI	Lugano–Melide Bissone	350	
	Total pro Modul (Projekte)	6 365	5 805
	Module 1 und 2 aufsummiert	11 735	17 540

Detaillierte Ergebnisse der Nachhaltigkeitsbeurteilung

Nutzen-Kosten-Analyse: Programm klar positiv beurteilt

Aus volkswirtschaftlicher Sicht weisen die Projekte der Module 1 und 2 des Programms Engpassbeseitigung einen positiven Saldo von jährlich 86 Millionen Franken auf. Hauptverantwortlich dafür sind die Einsparungen bei den Reisezeiten im Umfang von jährlich 293 Millionen Franken. Ein geringerer positiver Beitrag ergibt sich aus der Reduktion der Anzahl Unfälle. Diesen positiven Effekten stehen vor allem die Aufwendungen für den Bau und den Unterhalt der Projekte zur Engpassbeseitigung von rund 229 Millionen Franken pro Jahr¹⁷ gegenüber.

Insgesamt wenig ins Gewicht fallen die ökologischen Auswirkungen. Auf der Kostenseite sind es die höheren Emissionen von Luftschadstoffen und Klimagasen, die unter Berücksichtigung der heute zugrunde gelegten Zusammensetzung der künftigen Fahrzeugflotte anfallen werden.¹⁸ Hinzu kommen Aufwendungen infolge der zusätzlichen Bodenversiegelung. Auf der Nutzenseite ist es die geringere Lärmbelastung für die Bevölkerung. Aus diesen gegenläufigen Auswirkungen resultieren jährliche Aufwendungen von rund 30 Millionen Franken.

Insgesamt ist das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Programms positiv: Den monetär quantifizierbaren Auswirkungen in den Bereichen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt in Höhe von rund 315 Millionen Franken¹⁹ stehen Aufwendungen von rund 229 Millionen Franken gegenüber. Das vorgelegte Programm Engpassbeseitigung weist damit ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 1,37 auf. Das heisst, dass aus jedem investierten Franken ein volkswirtschaftlicher Nutzen von 1,37 Franken resultiert.

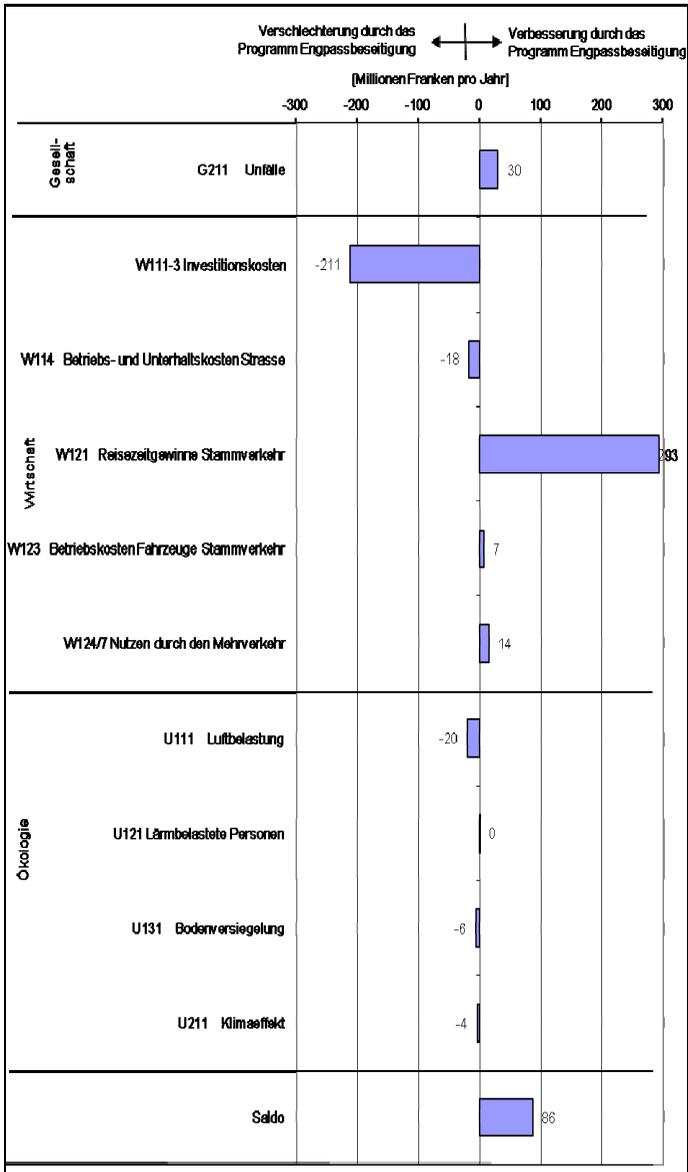
Damit bleibt das Nutzen-Kosten-Verhältnis im Vergleich zur ersten Periode des Programms Engpassbeseitigung auf hohem Niveau. Die Änderungen in der Modulzuteilung führen sogar dazu, dass eine geringfügige Verbesserung von 1.33 auf 1.37 resultiert.

¹⁷ Ausgedrückt in jährlichen Kapitalkosten.

¹⁸ Bedingt berücksichtigt sind dabei die erheblichen internationalen Anstrengungen zur Entwicklung sparsamerer und umweltverträglicherer Automobile.

¹⁹ Darin enthalten sind sämtliche positiven und negativen Effekte mit Ausnahme der Aufwendungen für die Erstellung und den Unterhalt der Fahrstreifenergänzungen im Umfang von 229 Millionen Franken pro Jahr sowie für den Betrieb der zusätzlichen Verkehrsflächen im Umfang von 7 Millionen Franken pro Jahr. Diese beiden Aufwendungen stellen den Kosten-Teil der Nutzen-Kosten-Betrachtung dar.

Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse



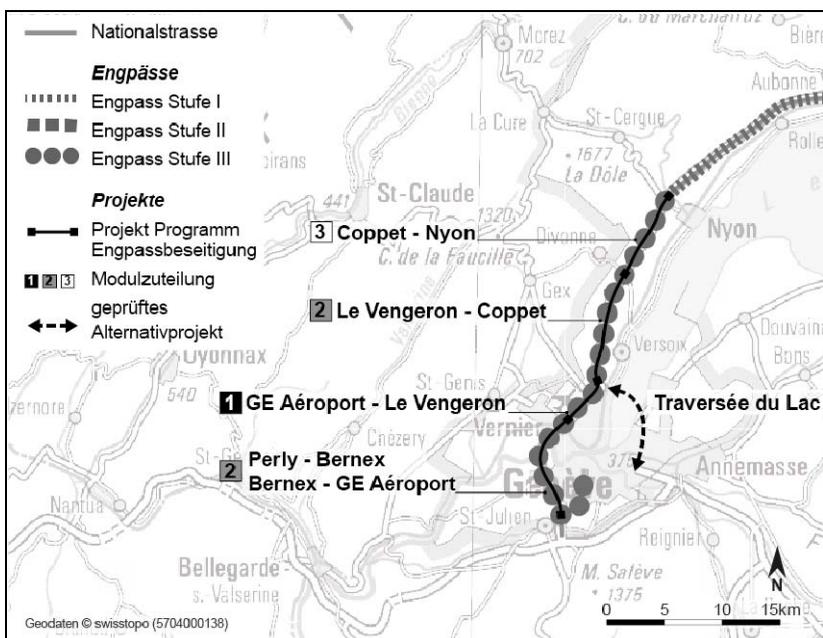
Nicht-monetarisierbare Auswirkungen: insgesamt positiv

Die Gesellschaft profitiert von der Entlastung der Siedlungsgebiete von den negativen Auswirkungen des Verkehrs. Gleichzeitig begünstigen die Bereitstellung zusätzlicher Kapazitäten auf den Nationalstrassen und der dadurch mögliche Abbau von Staus in den grossen Agglomerationen die angestrebte intensivere Nutzung der zentral gelegenen Entwicklungsgebiete oder sie ist gar Voraussetzung dafür.

Die Wirtschaft profitiert von der höheren Zuverlässigkeit des Nationalstrassennetzes und von der damit verbundenen Verbesserung des Angebots für den motorisierten Individualverkehr. Im Weiteren führt die Umsetzung des Programms Engpassbeseitigung zu einer Entlastung der innerstädtischen Strassen vom motorisierten Individualverkehr und schafft damit die Voraussetzung für den weiteren Ausbau des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs sowie für die bessere Erreichbarkeit der innerstädtischen Einrichtungen.

Ökologisch haben die Fahrstreifenergänzungen an bestehenden Nationalstrassen praktisch keine Auswirkungen auf lärmbelastete Flächen in Schutz- und Erholungszonen sowie auf die Landschafts- und Ortsbilder. Auch führen sie zu keiner weiteren Zerschneidung von Lebensräumen.

A3-1 Raum Genf



Erwartete Belastung der Nationalstrasse

Im Raum Genf besteht ein hoher Handlungsbedarf in Bezug auf den Ausbau des gesamten Verkehrssystems. Dies gilt auch für die Nationalstrasse, auf der zwischen Nyon und der Verzweigung Perly ein Engpass der stärksten Problemstufe III ausgewiesen wird. Bis im Jahr 2030 muss auf dem gesamten Nationalstrassennetz im Raum Genf mit täglich auftretenden und lang anhaltenden Verkehrsüberlastungen gerechnet werden. Damit verschärft sich die verkehrliche Situation im Vergleich zur ersten Programmbotschaft markant. Grund hierfür sind die inzwischen aktualisierten Prognosen zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung. Diese weisen für den Bogen entlang des Genfersees eine besonders starke Dynamik aus.

Geplante Massnahmen im Agglomerationsverkehr und mögliche Ausbauten im Schienenverkehr

Das Agglomerationsprogramm *franco-valdo-genevois* setzt in erster Linie auf den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und der Achsen für den Langsamverkehr. Neben Massnahmen zur Kapazitätssteigerung des regionalen Bahnverkehrs (*Réseau Express Régional*, RER) sind es insbesondere Tramverlängerungen, die zu einer weiteren Verbesserung des öffentlichen Verkehrs führen werden. Es handelt sich dabei um Projekte in Annemasse und auf den Achsen nach Saint-Julien, nach Saint-Genis und nach Ferney sowie zum Flughafen. Daneben sieht die Agglomeration auf zahlreichen Strassen Verkehrsmanagement-Massnahmen und Umgestaltungen vor.

Aus Sicht der Bahninfrastruktur sind zudem die vom Infrastrukturfonds mitfinanzierte neue Bahnverbindung Cornavin–Eaux Vives–Annemasse (CEVA) sowie die im Rahmen des ersten Ausbauschnitts vorgesehene Kapazitätssteigerung des Bahnhofs Genf zu erwähnen.

Insgesamt lässt die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen eine Veränderung des Modalsplits und damit tendenziell eine gewisse Entlastung der Nationalstrasse erwarten. Diese wird aber bei weitem nicht ausreichen, um die Kapazitätsprobleme auf dem Nationalstrassennetz lösen zu können. Hauptverantwortlich dafür ist die disperse Siedlungsstruktur ausserhalb der inneren Agglomeration, insbesondere im französischen Teil.

Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

Der Bundesrat schlägt vor, die Erweiterung der Nationalstrasse zwischen den Verzweigungen Perly und Le Vengeron neu in den finanzierten Teil des Programms Engpassbeseitigung aufzunehmen. Damit trägt er dem markant erhöhten Handlungsbedarf und den Erkenntnissen aus den Vertiefungsstudien Rechnung. Die Erweiterung der betroffenen Nationalstrassenabschnitte fördert die gewünschte Siedlungsentwicklung nach innen und schafft Synergien mit den vorgesehenen Massnahmen im Agglomerations- und im Schienenverkehr. Aufgrund der Abhängigkeiten zur bereits weit fortgeschrittenen Erhaltungsplanung Grand Saconnex kann der 6-Spur-Ausbau auf dem Abschnitt Genf Flughafen–Le Vengeron dem Modul 1 zugeordnet werden. Die Projekte auf den übrigen Abschnitten teilt der Bundesrat dem Modul 2 zu. Sie werden im Rahmen eines generellen Projekts weiter vertieft werden.

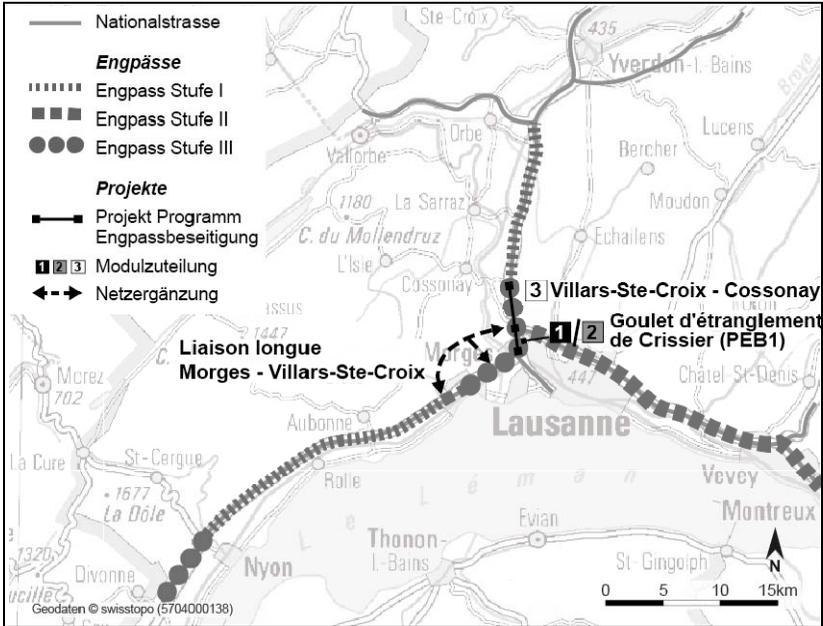
Der 6-Spur-Ausbau zwischen Le Vengeron und Coppet bleibt weiterhin dem Modul 2 zugeteilt. Der bereits grosse Handlungsbedarf auf diesem Abschnitt hat sich gegenüber der ersten Botschaft nochmals verschärft. Im Weiteren haben sich die positiven Bewertungsergebnisse aus der ersten Programmbotschaft bestätigt. Die Erweiterung des Nationalstrassenabschnitts Coppet–Nyon wird ebenfalls als zielführend und notwendig beurteilt. Sie könnte den Zugang zur städtischen Agglomeration verbessern und wird dem weniger prioritären Modul 3 zugeordnet.

Die von der Region geforderte Seequerung hat das ASTRA im Rahmen einer Vertiefungsstudie geprüft und der Erweiterungsvariante gegenübergestellt. Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass die Seequerung nur auf den südwestlichen Abschnitten einen Beitrag zur Engpassbeseitigung auf der bestehenden N1 leistet. Die Erweiterung der betroffenen Nationalstrassenabschnitte ist mit und ohne Seequerung erforderlich. Die Vorteile des neuen Netzelements liegen insbesondere bei der verkehrlichen Entlastung des innerstädtischen Strassennetzes und der besseren Erschliessung der linken Seeuferseite. Der Entscheid zur Seequerung Genf muss daher von der Engpassbeseitigung entkoppelt werden. Er ist erst nach der Durchführung von weitergehenden Analysen zur Raumentwicklung möglich. Eine Aufnahme der Seequerung Genf in den Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz wäre zum jetzigen Zeitpunkt verfrüht und aus Sicht Engpassbeseitigung nicht zu rechtfertigen.

Zurückgestellte Vorhaben im Nationalstrassennetz

Auf den bereits im Rahmen der ersten Programmbotschaft vom Bundesrat zurückgestellten 6-Spur-Ausbau zwischen Etoile und Perly wird trotz erhöhter Stauproblematik weiterhin verzichtet. Eine Erweiterung dieses Nationalstrassenabschnitts würde den Druck auf das angrenzende und bereits heute stark belastete städtische Strassennetz zusätzlich erhöhen. Es ist davon auszugehen, dass die nachgeordneten Strassen diesen Mehrverkehr nicht verkraften können und der Abfluss aus der Nationalstrasse nicht gewährleistet werden kann.

A3-2 Raum Lausanne



Erwartete Belastung der Nationalstrasse

Der Problemdruck im Raum Lausanne bleibt sehr hoch. Neu wird auf dem Abschnitt zwischen den Anschlüssen Morges-Est und Cossonay ein Engpass der höchsten Problemstufe III ausgewiesen. Das verstärkte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum in dieser Region hat zur Folge, dass sich der Engpass auf der Strecke zwischen der Verzweigung Villars-Ste-Croix und Montreux im Vergleich zur ersten Programmbotschaft ebenfalls verschärft und der Problemstufe II zugewiesen wird.

Geplante Massnahmen im Agglomerationsverkehr und mögliche Ausbauten im Schienenverkehr

Das Agglomerationsprogramm Lausanne–Morges entwickelt das Verkehrssystem schwerpunktmässig mittels *Axes forts de transports publics urbains* weiter. Neben den beiden bestehenden Linien M1 und M2 ist eine weitere Metro M3 (Bahnhof SBB–Blécherette) geplant. Diese soll die Entwicklungsgebiete der Kernagglomeration besser erschliessen. Weitere Hauptachsen des öffentlichen Verkehrs mit Tram und Bus sollen erweitert werden. Ebenfalls vorgesehen ist der Ausbau des Netzes für den Langsamverkehr.

Auf dem übergeordneten Schienennetz werden im Rahmen der ZEB im Raum Lausanne bis 2025 Massnahmen von über einer Milliarde Franken realisiert (4. Gleis Lausanne–Renens, Entflechtung Renens, Kapazitätsausbau Knoten Lausanne). Hinzu kommt der vorgesehene Bau eines Überholgleises für den Güterverkehr zwischen Lausanne und Morges im Rahmen des ersten Ausbauschnitts.

Insgesamt ist vor allem aufgrund der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zu erwarten. Diese wird aber vor allem das städtische Strassennetz entlasten. Auf der sehr stark belasteten Nationalstrasse werden demgegenüber keine spürbaren Entlastungswirkungen auftreten. Erweiterungsmassnahmen auf dem Nationalstrassennetz sind Voraussetzung dafür, dass vorgesehene Massnahmen im Agglomerationsverkehr überhaupt realisiert werden können. Entsprechend sind die Erweiterungsmassnahmen im Nationalstrassennetz, z.B. Contournement de Morges oder die Anschlüsse Ecublens, Malley (Erweiterung), Chavannes und Blécherette (Erweiterung), im Agglomerationsprogramm aufgeführt.

Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

Die durchgeführte Projektstudie für den Raum Lausanne–Morges bestätigt, dass der starke Engpass auf der Nationalstrasse zwischen Morges und Villars-Ste-Croix einzig mit einem neuen Netzelement dauerhaft beseitigt werden kann. Eine Erweiterung der bestehenden Nationalstrasse durch Morges kann aufgrund der sehr engen räumlichen Verhältnisse nicht in Frage kommen, die städtebaulichen Auswirkungen sind für die Stadt nicht tragbar.

Zusammen mit dem Kanton und der Region hat das ASTRA die Linienführung und die Ausgestaltung des neuen Netzelements zwischen Morges und Villars-Ste-Croix im Grundsatz definiert. Nach der Ablehnung der Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette auf 100 Franken in der eidgenössischen Volksabstimmung vom 24. November 2013 kann der angepasste Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz mit der Aufnahme des neuen Netzelementes in Lausanne-Morges nicht in Kraft treten. Damit kann der Engpass auf dem betroffenen Nationalstrassenabschnitt vorerst nicht beseitigt werden.

Die Erweiterungsmassnahmen im Raum Crissier (Phase 1), die die eidgenössischen Räte in der ersten Programmbotschaft verbindlich beschlossen haben, blieben auch mit einem neuen Netzelement notwendig. Sie dienen der Lösung der dringlichsten Probleme, indem sie u.a. eine Entflechtung der Verkehrsströme auf dem Abschnitt zwischen den Verzweigungen Villars-Ste-Croix und Ecublens ermöglichen. Die Massnahmen der Phase 2 gewinnen nach der verunmöglichten Inkraftsetzung des angepassten Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz mit dem neuen Netzelement zwischen Morges und Villars-Ste-Croix an Bedeutung. Der Bundesrat schlägt deshalb vor, diese Massnahmen weiterhin dem Modul 2 zuzuordnen und im Rahmen der weiteren Planungen zu vertiefen.

Neu ins Modul 3 aufgenommen hat der Bundesrat den 6-Spur-Ausbau zwischen Villars-Ste-Croix und Cossonay. Grund hierfür ist der im Vergleich zur ersten Programmbotschaft verstärkte Handlungsbedarf sowie die Abhängigkeit vom neuen Netzelement. Dieses erhöht den Problemdruck auf den betroffenen Abschnitt zusätzlich.

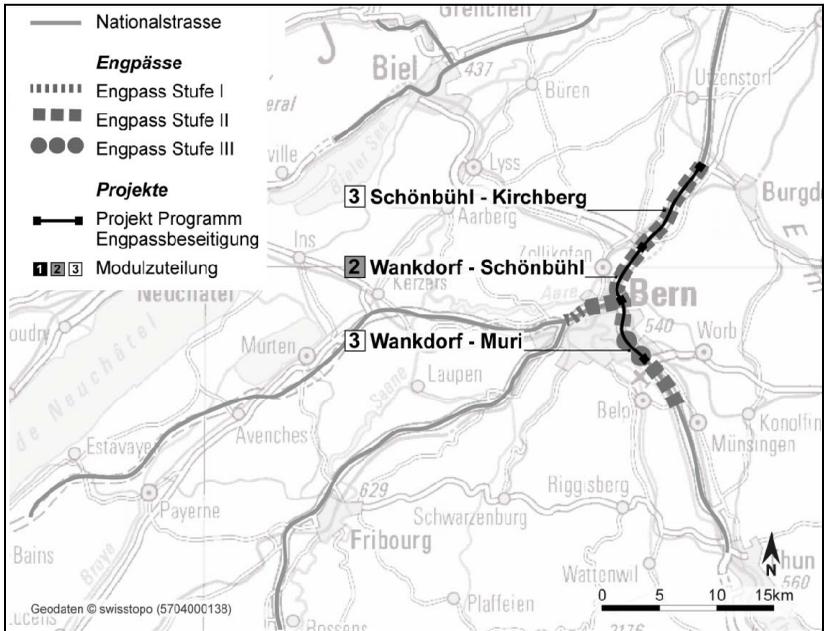
Zur Entlastung des bereits heute stark überlasteten Abschnitts wird seit 2010 zwischen Morges-Ouest und Ecublens der Pannestreifen bewirtschaftet. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass diese Massnahmen zur besseren Bewältigung des Verkehrs während der Pendlerzeiten beitragen und eine Verbesserung im gesamten Verkehrssystem mit sich bringen. Zur langfristigen Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse ist diese Massnahme alleine jedoch unzureichend.

Zurückgestellte Vorhaben im Nationalstrassennetz

Trotz einer Engpassverschärfung von der Problemstufe I zur Problemstufe II zwischen Villars-Ste-Croix und Montreux schneidet das entsprechende Projekt zur Engpassbeseitigung bezüglich Nachhaltigkeit und Kosteneffizienz eher schlecht ab. In Anbetracht des gesamtschweizerischen Handlungsbedarfs stellt der Bundesrat diese Erweiterung deshalb zurück und ordnet sie weiterhin dem Modul 4 zu.

Die vom Bundesrat in der ersten Programmbotschaft verworfenen Projekte auf den Abschnitten Nyon–Aubonne und Aubonne–Morges wurden nicht mehr in die engere Betrachtung einbezogen. Die aktualisierte Engpassanalyse zeigt, dass auf den betroffenen Abschnitten weiterhin ein geringerer Problemdruck besteht. Die Zuteilung ins Modul 4 ist daher nicht in Frage gestellt. Die Erweiterung des Abschnittes Aubonne–Morges könnte allenfalls mit der Realisierung des neuen Netzelementes wieder aktuell werden.

A3-3 Raum Bern



Erwartete Belastung der Nationalstrasse

Im Raum Bern wird die Nationalstrasse N6 zwischen dem Anschluss Ostring und dem Anschluss Muri sehr stark überlastet sein (Problemstufe III). Engpässe der Problemstufe II werden zwischen den Anschlüssen Neufeld und Kirchberg sowie zwischen Muri und Rubigen auftreten. Im Vergleich zur ersten Programmbotschaft ist keine markante Engpassverschärfung feststellbar, was mit der im Vergleich zu anderen städtischen Agglomerationen geringeren Dynamik in der Siedlungsentwicklung erklärbar ist.

Geplante Massnahmen im Agglomerationsverkehr und mögliche Ausbauten im Schienenverkehr

Mit dem Ziel einer konzentrierten und verdichteten Siedlungsentwicklung postuliert das Agglomerationsprogramm Bern einen markanten Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr. Dieser umfasst einen 15-Minuten-Takt im S-Bahn-System innerhalb der Agglomeration sowie den Ausbau des Tram- und Busangebots. Als Voraussetzung dazu soll die Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr gezielt erweitert werden. Zu erwähnen ist der vorgesehene Ausbau des Bahnhofs Bern (in einem ersten Schritt neue Publikumsanlagen SBB und ein neuer Bahnhof RBS), die Aufwertung von Knotenpunkten der S-Bahn und Doppelspur-Ausbauten. Als übergeordnete Massnahmen sollen die Schienenkapazitäten im Zulauf West zum Bahnhof Bern und zwischen Gümligen und Münsingen ausgebaut werden. Auch auf dem Strassennetz sind gemäss Agglomerationsprogramm gezielte Massnahmen notwendig, um dessen Funktionalität auch in Zukunft gewährleisten zu können. Auf dem

untergeordneten Netz ist vorgesehen, mit einem flächendeckenden Verkehrsmanagement sowie gezielten Strassen- und Knotensanierungen die Erschliessung der grossen Entwicklungsschwerpunkte Wankdorf und Liebefeld zu verbessern und die Stabilität des Verkehrsflusses sicherzustellen.

Das Agglomerationsprogramm Bern fordert die gezielte Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz, namentlich eine siedlungsverträgliche Engpassbeseitigung zwischen Wankdorf und Muri resp. Wankdorf und Grauholz (inkl. Autobahnzubringer Zollikofen). Eine Erweiterung der Nationalstrasse steht demnach nicht in Konkurrenz zu den Massnahmen im Agglomerationsverkehr, sondern unterstützt diese.

Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

Der Bundesrat schlägt vor, das Projekt zur Engpassbeseitigung zwischen den Verzweigungen Wankdorf und Schönbühl weiterhin dem Modul 2 zuzuteilen. Das gute Nutzen-Kosten-Verhältnis aus der ersten Programmbotschaft bestätigt sich auch bei einem Verzicht auf die Erweiterung des westlichen Abschnitts zwischen den Verzweigungen Weyermannshaus und Wankdorf. Im Weiteren befindet sich die Erweiterung innerhalb eines städtischen Kerngebiets, und sie ermöglicht einen besseren Zugang zum Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf. Deshalb ist die Erweiterung auch aus Sicht der Agglomerationspolitik sinnvoll.

Das Projekt auf der N6 zwischen der Verzweigung Wankdorf und Muri teilt der Bundesrat neu dem Modul 3 zu. Die durchgeführte Vertiefungsstudie zeigt, dass die Engpassbeseitigung nur mit einem teuren und unterirdisch geführten Projekt mehrheitsfähig ist. Die städtebaulich bedingte Verlängerung des ursprünglich auf den Bereich des Anschlusses Bern-Ostring beschränkten Tunnels bis zum Anschluss Muri führt im Vergleich zur ersten Programmbotschaft zu Mehrkosten von rund 400 Millionen Franken. Damit fällt das Projekt mit einem Investitionsvolumen von rund 1485 Millionen Franken, trotz der gravierenden Kapazitätsprobleme der Problemstufen II und III und trotz einer markanten Aufwertung des angrenzenden Siedlungsgebietes, aus der Liste der finanzierbaren Projekte. Wollte der Bundesrat das Projekt weiterhin dem Modul 2 zuordnen, müsste er auf andere wichtige Projekte in Genf, zwischen Luterbach und Härkingen oder auf der Umfahrung von Winterthur verzichten. Die betroffenen Gebiete weisen ebenfalls gravierende Engpässe auf und im Falle von Genf und Winterthur auch eine deutlich dynamischere Siedlungsentwicklung als der Raum Bern.

Trotz guter Bewertungsergebnisse bleibt das Projekt zur Engpassbeseitigung auf dem Abschnitt zwischen Schönbühl und Kirchberg weiterhin dem Modul 3 zugeteilt. Die Erweiterung ist in Anbetracht des Problemdrucks (Problemstufe II) zwar notwendig, sie dürfte jedoch den Druck auf die Nationalstrasse im Kerngebiet der Stadt Bern zusätzlich erhöhen und wird deshalb weniger stark priorisiert als das Projekt Wankdorf-Schönbühl.

Zurückgestellte Vorhaben im Nationalstrassennetz

Nicht mehr weiterverfolgt wird der durchgängige Spur-Ausbau auf dem Abschnitt Weyermannshaus-Wankdorf. Ebenfalls verworfen haben Bund, Kanton, Stadt Bern und die Region den Bau eines neuen Netzelementes zwischen den Verzweigungen Schönbühl und Weyermannshaus, den Bypass Bern Nordwest.

Die Resultate der Vertiefungsstudie zeigen zwar, dass der Engpass durch die Erweiterung der bestehenden N1 mit verhältnismässig geringen Kosten beseitigt werden

könnte. Der damit verbundene Bau eines zweiten Felsenauviadukts stösst jedoch beim Kanton, bei der Stadt und in den betroffenen Gemeinden auf eine breite Ablehnung. Deshalb soll auf die Erweiterung dieses Abschnitts verzichtet werden. Der Bau des Bypasses Bern Nordwest würde mit 3,8 Milliarden Franken sehr hohe Kosten verursachen, ohne gegenüber der Erweiterung der bestehenden N1 einen spürbaren verkehrlichen Mehrwert zu schaffen.

Damit wird der Engpass westlich der Verzweigung Wankdorf bestehen bleiben. Auf diesem Abschnitt muss der Verkehrsfluss auf der Nationalstrasse mit verkehrsbeeinflussenden Massnahmen wie Rampendosierungen an den Anschlussbereichen oder der weiteren schrittweisen Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bei sich abzeichnenden Verkehrsüberlastungen nach Möglichkeit aufrechterhalten werden.

Bereits in der ersten Programmbotschaft definitiv zurückgestellt hat der Bundesrat die Projekte zur Engpassbeseitigung auf den Abschnitten zwischen Muri und Rubigen (geringer Nutzen) sowie zwischen Kirchberg und Luterbach (weniger gravierender Engpass).

A3-4 Raum Solothurn / Aargau



Erwartete Belastung der Nationalstrasse

Die Region Aargau – Solothurn weist einen sehr grossen Problemdruck auf der Nationalstrasse auf. Die von den eidgenössischen Räten bereits verbindlich beschlossene Erweiterung zwischen den Verzweigungen Härkingen und Wiggertal löst zwar den Engpass auf dem betroffenen Abschnitt, östlich und westlich davon bleiben die Probleme jedoch bestehen. Vor allem auf dem Abschnitt Luterbach–Härkingen wird es ohne Erweiterungsmassnahmen zu täglich auftretenden Staus kommen. Grund hierfür ist u.a. die Überlagerung der Verkehrsströme der N1, der N2 und der N5 in Richtung Solothurn und Biel. Erschwerend hinzu kommt der hohe Schwerverkehrsanteil von 9 Prozent. Auch auf der Nationalstrasse östlich des Anschlusses Aarau-Ost (inkl. Baregg tunnel) besteht ein grosser Handlungsbedarf. Zukünftig muss auf dem betroffenen Abschnitt von einem Engpass der Problemstufe III ausgegangen werden.

Geplante Massnahmen im Agglomerationsverkehr und mögliche Ausbauten im Schienenverkehr

Im Agglomerationsprogramm Aargau Ost wird die Stärkung der Zentren und Entwicklungsachsen durch Projekte wie die Verlängerung der Limmattalbahn bis Baden sowie durch die Stärkung des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs in den Zentren angestrebt. Gleichzeitig soll der Transitverkehr durch die Kernstädte in Richtung der Nationalstrassen N1 und N3 reduziert werden. Dazu sind im Agglomerationsprogramm der Bau des Baldeggtunnels als Umfahrung von Baden und die Verkehrssanierung Brugg-Windisch vorgesehen. Die Vernetzung der Kernstädte des Kantons untereinander geschieht mittels Verbesserung des Angebots im öffentlichen Regionalverkehr. Dieses soll optimal auf zusätzlich geschaffene

Kapazitäten auf der Achse Rapperswil – Limmattal im Fernverkehr abgestimmt werden.

Das Agglomerationsprogramm Aareland baut auf den übergeordneten Achsen auf: Der 6-Spur-Ausbau der N1 sowie der durchgehende 4-Spur-Ausbau der Eisenbahnstrecke Olten–Aarau inkl. Eppenbergtunnel und Entflechtungsbauwerke im Raum Olten sollen die Erreichbarkeit im Regionalverkehr erhalten. Weitere Teile eines leistungsfähigen Gesamtverkehrssystems sind ein leistungsfähiger öffentlicher Regionalverkehr und attraktive Velo- und Fusswegnetze.

Auch das Agglomerationsprogramm Solothurn strebt eine Konzentration des Verkehrs auf den Autobahnen und Hauptverkehrsachsen an. Entsprechend umfasst das Programm Massnahmen zur Verminderung der Belastung von Ortsdurchfahrten und die Trasse-Sicherung für die neue Strassenachse Wasseramt. Dabei soll die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, z.B. durch einen nachfragegerechten Ausbau der RBS-Linie Solothurn–Bern, und des Langsamverkehrs gefördert werden.

Gesamthaft betrachtet werden die vorgesehenen Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen zu keiner nennenswerten Entlastung der Nationalstrassen im Raum Solothurn/Aargau führen. Funktionsfähige Nationalstrassen sind vielmehr eine Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung der Agglomerationsprogramme.

Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

Bereits in der ersten Programmbotschaft hat der Bundesrat vorgeschlagen, die Nationalstrasse zwischen Luterbach und Härkingen sowie zwischen Härkingen und Wiggertal auf sechs Spuren auszubauen. Die Erweiterung zwischen Härkingen und Wiggertal haben die eidgenössischen Räte bereits verbindlich beschlossen. Inzwischen ist auch die Planung für den Abschnitt Luterbach–Härkingen so weit fortgeschritten, dass bis 2018 die Baureife erreicht sein dürfte. Deshalb schlägt der Bundesrat vor, auch dieses Projekt zur Engpassbeseitigung verbindlich zu beschliessen und die dafür notwendigen finanziellen Mittel freizugeben. Kommt hinzu, dass die aktuellen Bewertungen des ASTRA die sehr guten Resultate für die Erweiterung dieses Abschnittes aus der ersten Programmbotschaft bestätigen.

Weiterhin dem Modul 3 zugeordnet bleibt das Projekt zwischen Aarau-Ost und Birrfeld. Eine Kapazitätserhöhung der Nationalstrasse auf diesem Abschnitt würde den Druck auf die bereits wieder absehbare Überlastung des Bareggtunnels und die Überlastung des Nationalstrassennetzes im Raum Zürich weiter verschärfen. Deshalb hat der Bundesrat eine Aufnahme ins Modul 2 erneut verworfen. Dessen ungeachtet bleibt der Problemdruck auf das Nationalstrassennetz östlich von Aarau gross. Deshalb wird im Rahmen von zukünftigen Planungen zu prüfen sein, inwieweit grossräumige Lösungen in Form eines neuen Netzelements in diesem Raum zur Engpassbeseitigung beitragen können.

Zurückgestellte Vorhaben im Nationalstrassennetz

Bereits in der ersten Programmbotschaft hat der Bundesrat dargelegt, dass eine Erweiterung der Nationalstrasse im Raum Baregg den Druck auf die Nationalstrasse im Einzugsgebiet der Stadt Zürich zusätzlich erhöhen würde und deshalb nicht in Frage kommen kann. Die markanten verkehrlichen Probleme in diesem Raum werden also ohne grossräumige Lösungen weiterhin bestehen bleiben.

A3-5 Raum Zürich / Winterthur



Erwartete Belastung der Nationalstrasse

Das Nationalstrassennetz im Raum Zürich/Winterthur weist schweizweit die grösste Belastung auf und wird 2030 ohne Erweiterungen seine Funktion nicht mehr erfüllen können. Die bereits heute vorhandenen Kapazitätsprobleme werden sich weiter verschärfen. Mit der bereits verbindlich beschlossenen Erweiterung der Nordumfahrung Zürich können die Probleme auf dem betroffenen Abschnitt zwar markant reduziert werden. Auf der Nationalstrasse im Glatttal und im Limmattal werden die grossen verkehrlichen Probleme jedoch bestehen bleiben. Auch auf der Nationalstrasse im Raum Winterthur wird zukünftig ein Engpass der Problemstufe III auftreten.

Geplante Massnahmen im Agglomerationsverkehr und mögliche Ausbauten im Schienenverkehr

Die Agglomerationsprogramme für den Raum Zürich/Winterthur umfassen Massnahmen, die eine konzentrierte Entwicklung der Region in den Stadt- und urbanen Wohnlandschaften ermöglichen sollen. Da die Verkehrsinfrastrukturen bereits heute hoch ausgelastet sind, ist dazu eine Steigerung der Erschliessungsqualität der städtischen Räume nötig. Hingegen soll die Erschliessung in den ländlichen Räumen auf dem heutigen Niveau stabilisiert werden. Zudem sollen die Kapazitäten auf dem hochrangigen Strassen- und Schienennetz für das Durchleiten des Transitverkehrs auf den West-Ost- und den Nord-Süd-Achsen vorgehalten resp. verbessert werden. Dafür vorgesehen sind die geplanten, aber noch nicht finanzierten Massnahmen im

Schienenverkehr wie die 4. Teilergänzung der Zürcher S-Bahn, die Limmattalbahn sowie der Brüttener-, der Zimmerbergbasis- und der Honeret-Tunnel.

Bezüglich der Nationalstrassen umfasst das Dachkonzept der Agglomerationsprogramme Zürich den 6-Spur-Ausbau der Nordumfahrung Zürich, die Glatttalauto-bahn, den 6-Spur-Ausbau der Umfahrung Winterthur sowie den 4-Spur-Ausbau zwischen Winterthur Nord und Kleinandelfingen. Die untergeordneten regionalen Agglomerationsprogramme Limmattal, Stadt Zürich-Glattal, Winterthur und Umgebung sowie Zürcher Oberland gehen in ihren Konzeptionen und den Massnahmenanträgen davon aus, dass diese übergeordneten Infrastrukturen realisiert werden.

Insgesamt lässt die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und die mögliche Realisierung der übergeordneten Schienenmassnahmen eine Veränderung des Modalsplits und damit tendenziell eine gewisse Entlastung der Nationalstrasse erwarten. Diese wird jedoch durch das prognostizierte hohe Wachstum wieder mehr als wettgemacht resp. überkompensiert. Die starken Überlastungen und Engpässe auf den Nationalstrassen im Raum Zürich/Winterthur werden trotz der vorgesehenen Massnahmen im Agglomerationsprogramm und für den Ausbau des Schienenverkehrs weiterhin bestehen bleiben.

Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

In der ersten Programmbotschaft haben die eidgenössischen Räte die Erweiterung der Nordumfahrung Zürich mit einer dritten Röhre am Gubrist verbindlich beschlossen. Der Engpass auf diesem Abschnitt wird dadurch markant entschärft werden.

Die Erweiterung der Nordumfahrung erhöht jedoch auch den Druck auf die sehr stark überlastete Nationalstrasse im Glattal. In der ersten Programmbotschaft hat der Bundesrat dargelegt, dass dieser Engpass nur mit einem neuen Netzelement nachhaltig beseitigt werden kann. Die Ergebnisse der inzwischen durchgeführten Planungsstudie bestätigten diese Aussage. Die Erweiterung der bestehenden Nationalstrasse ist vor allem aufgrund verkehrs- und umwelttechnischer Aspekte nicht zielführend. Die zweckmässigste Lösung zur Engpassbeseitigung wäre eine direkte Strassenverbindung ohne zusätzliche Anschlüsse zwischen Baltenswil und der Verzweigung Zürich Nord. Diese Variante würde damit von der bisher vorgeschlagenen und im Richtplan des Kantons Zürich eingetragenen Lösung abweichen. Diese sah eine weiter nördlich gelegene Linienführung mit einem neuen Anschluss im Raum Kloten/Bassersdorf sowie einem Verzicht auf die direkte Anbindung der neuen Verbindung an die bestehende Verzweigung Zürich Nord vor. Hauptgrund für die abweichende Beurteilung ist einerseits der Verzicht auf den neuen Anschluss im Raum Kloten/Bassersdorf, der aus heutiger Sicht weder erwünscht noch zweckmässig ist. Nach der Ablehnung der Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette auf 100 Franken in der eidgenössischen Volksabstimmung vom 24. November 2013 kann der angepasste Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz mit der Aufnahme des neuen Netzelementes im Glattal nicht in Kraft treten. Damit bleibt der Engpass auf dem betroffenen Nationalstrassenabschnitt vorderhand bestehen.

Nebst dem Bau des neuen Netzelementes ist im Glattal die Erweiterung des Abschnitts Zürich Nord–Flughafen notwendig. Dieser weist sehr gute Bewertungsergebnisse auf, ist kostengünstig realisierbar und notwendig im Hinblick auf die Sicherstellung des Zugangs zum Flughafen Zürich/Kloten. Der Bundesrat schlägt daher vor, diese Erweiterung neu dem Modul 2 zuzuteilen.

Die Bewertungsergebnisse der Projekte Umfahrung Winterthur und Erweiterung Andelfingen–Winterthur bestätigen die positiven Resultate der ersten Programmbotschaft. Während die Erweiterung der Umfahrung Winterthur weiterhin dem Modul 2 zugeteilt bleibt, kann die Erweiterung des Abschnitts Andelfingen–Winterthur aufgrund des weit fortgeschrittenen Planungsfortschritts ins Modul 1 aufgenommen werden. Damit können die Inhomogenität des Netzes und der Engpass der Problemstufe III beseitigt werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass auf der Umfahrung Winterthur als Übergangslösung vorab die geplante Umnutzung des Pannestreifens erfolgt ist.

Das Projekt zur Engpassbeseitigung im Limmattal zwischen Wettingen und Dietikon bleibt trotz Problemstufe III dem Modul 3 zugeteilt. Im Grossraum Zürich legt der Bundesrat weiterhin die Prioritäten auf die Beseitigung der Engpässe im Glatttal, wo der Problemdruck grösser ist. Im Weiteren würde eine Erweiterung im Limmattal den Druck auf die Nationalstrasse im Kerngebiet der Stadt Zürich sowie auf den Bareggunnel zusätzlich erhöhen.

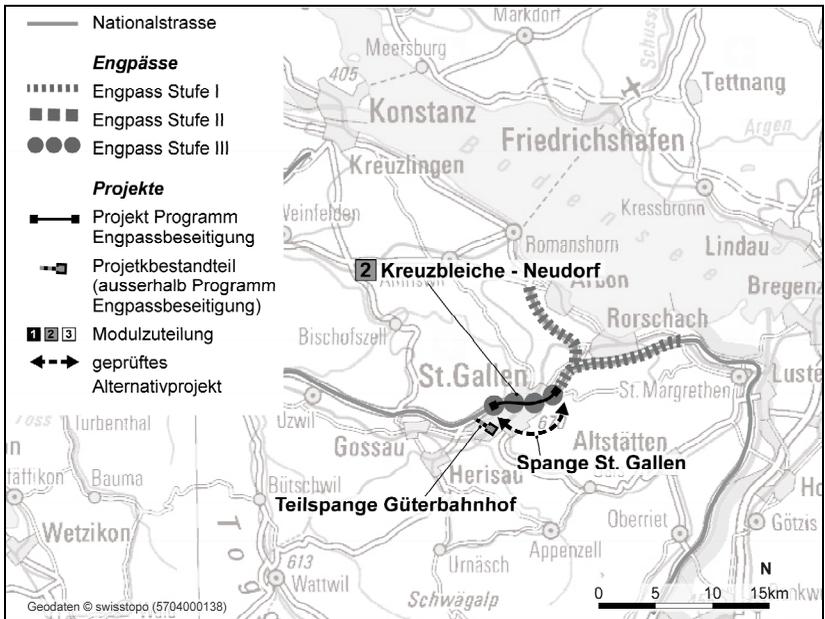
Neu Aufnahme ins Modul 3 findet die Erweiterung der Westumfahrung Zürich zwischen dem Anschluss Urdorf-Süd und der Verzweigung Limmattaler Kreuz. Die Erweiterung ist aufgrund des hohen Problemdrucks notwendig, aus umwelttechnischer Sicht jedoch mit Problemen behaftet. Das Projekt ist daher weiter zu vertiefen.

Zurückgestellte Vorhaben im Nationalstrassennetz

Bereits in der ersten Programmbotschaft definitiv zurückgestellt hat der Bundesrat die Projekte zur Engpassbeseitigung zwischen Zürich Süd und Wädenswil, zwischen Wädenswil und Richterswil, zwischen Schindellegi und Pfäffikon (SZ) sowie zwischen dem Brüttseller Kreuz und Winterthur Töss. Auf den betroffenen Abschnitten wurde gegenüber der ersten Programmbotschaft keine Verschärfung der Engpässe festgestellt. Deshalb flossen diese Projekte nicht in die aktualisierte Bewertung ein. Der 8-Spur-Ausbau zwischen Baltenswil und Winterthur-Töss kann allenfalls im Zusammenhang mit der Realisierung der Glattalautobahn wieder aktuell werden.

Ebenfalls nicht mehr analysiert und bewertet wurden die bereits verbindlich verworfenen neuen Netzelemente Stadttunnel Zürich, äussere Nordumfahrung Zürich und Südostumfahrung Winterthur.

A3-6 Raum St. Gallen



Erwartete Belastung der Nationalstrasse

Im Raum St. Gallen ist der Problemdruck auf der Nationalstrasse insbesondere auf dem Abschnitt Kreuzbleiche–Neudorf sehr hoch (Problemstufe III). Während der Verkehrsspitzen ist der Abschnitt bereits heute überlastet. Besonders problematisch sind die dicht aufeinanderfolgenden Anschlüsse mit den zahlreichen Verflechtungsspuren. Engpässe der Problemstufe I werden zukünftig zwischen St. Gallen–Neudorf und Rheineck sowie zwischen der Verzweigung Meggenhus und Arbon–West auftreten.

Geplante Massnahmen im Agglomerationsverkehr und mögliche Ausbauten im Schienenverkehr

Das Agglomerationsprogramm sieht Massnahmen vor, die einerseits eine gute Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums St. Gallen mit dem öffentlichen Verkehr und andererseits eine gute Vernetzung der Nebenzentren ermöglichen. Das Konzept zielt auf eine generelle Verkürzung der Reisezeiten im öffentlichen Verkehr. Basis hierfür sind die geplanten Massnahmen im Bereich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und die dadurch mögliche Realisierung des S-Bahn-Konzepts 2018, mit dem die Voraussetzung für den 15-Minuten-Takt zwischen dem Agglomerationszentrum und den Nebenzentren geschaffen wird. Um das Potenzial des Langsamverkehrs auszuschöpfen, sollen zudem das Qualitäts- und das Sicherheitsniveau für den Langsamverkehr generell erhöht werden.

Die Massnahmen im Agglomerationsverkehr bringen zwar eine gewisse Entlastung mit sich. Für eine umfassende Beseitigung der Kapazitätsprobleme im Nationalstrassennetz werden diese aber nicht ausreichen. Im Weiteren ist der Ausbau zwischen den Anschlüssen St. Gallen-Kreuzbleiche und St. Gallen-Neudorf nicht nur für den Erhalt funktionsfähiger Nationalstrassen, sondern aufgrund der starken Wechselwirkungen zwischen der Nationalstrasse und dem städtischem Parallelnetz auch für das Agglomerationsprogramm von grosser Bedeutung.

Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

Das ASTRA hat im Anschluss an die erste Programmbotschaft eine umfassende Vertiefungsstudie durchgeführt. Im Rahmen dieser Studie wurden verschiedene Varianten zur Engpassbeseitigung geprüft und global bewertet. Dabei zeigte sich, dass die Spange St. Gallen mit einer neuen unterirdischen Verbindung und neuen Anschlüssen im innerstädtischen Bereich gegenüber der Erweiterung des bestehenden Netzes zu sehr hohen Mehrkosten führt. Diese neue Verbindung ermöglicht zwar interessante Perspektiven für die Abwicklung des innerstädtischen Verkehrs von St. Gallen. Diese stehen jedoch in keinem Verhältnis zu den damit verbundenen Mehrkosten. Kommt hinzu, dass die neuen Anschlüsse markante städtebauliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung der Lebensräume zur Folge haben. Aus diesen Gründen sind Bund, Kanton und Stadt St. Gallen übereingekommen, auf die Realisierung der Spange St. Gallen zu verzichten.

Die gewählte und im vorliegenden Programm berücksichtigte Lösungsvariante konzentriert sich auf die eigentliche Engpassbeseitigung, das heisst auf die Erweiterung entlang der bestehenden Nationalstrasse zwischen der Kreuzbleiche und Neudorf. Sie sieht den Bau einer dritten Röhre des Rosenberg隧nells sowie in den Harzbüchel- und Lindengalerien und im Stephanshorntunnel die Ergänzung mit einem dritten Fahrstreifen durch eine dauerhafte Umnutzung des bestehenden Panenstrreifens vor. Mit Investitionskosten von rund 410 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, ohne Teuerung und Mehrwertsteuer) ist sie zudem gemessen am verkehrlichen Nutzen und im Vergleich zu den übrigen bewerteten Varianten kostengünstig.

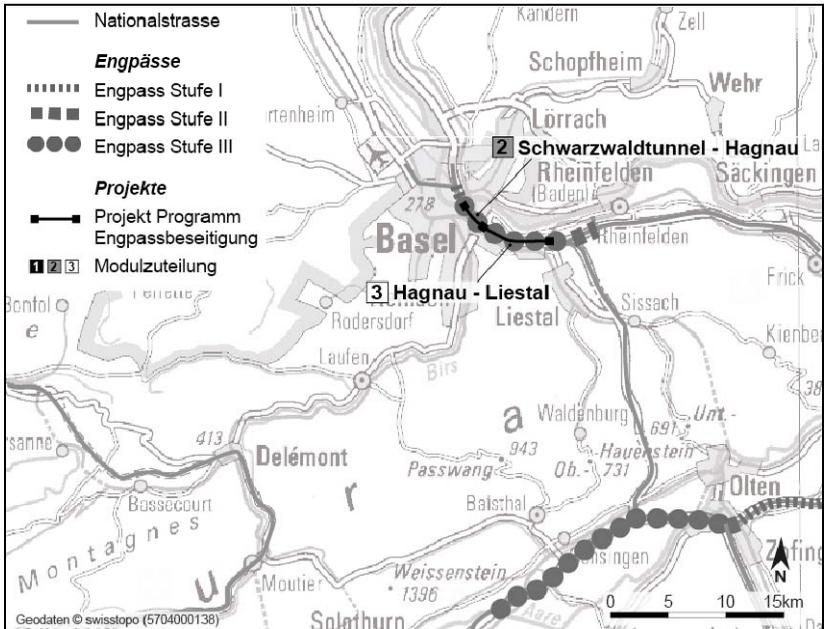
Dieses gute Kosten-Nutzen-Verhältnis und die Lage der Engpassbeseitigung im Kernbereich der Kernagglomeration von St. Gallen haben den Bundesrat dazu bewogen, das Projekt neu dem Modul 2 zuzuordnen.

Integraler Bestandteil des Projekts ist ein neuer Nationalstrassenzubringer Güterbahnhof. Mit diesem werden der Schorentunnel als Bestandteil des Nationalstrassennetzes und das nachgeordnete städtische Strassennetz mit positiven Auswirkungen auf den innerstädtischen öffentlichen Verkehr von St. Gallen entlastet. Der Bundesanteil für die Finanzierung des Nationalstrassenzubringers muss ausserhalb des Infrastrukturfonds über die SFSV beigetragen werden.

Zurückgestellte Vorhaben im Nationalstrassennetz

Nicht in die engere Betrachtung einbezogen wurden die Erweiterungen auf den Abschnitten St. Gallen-Neudorf-Rheineck und Verzweigung Meggenhus-Arbon-West. Zum einen weisen diese beiden Abschnitte einen geringeren Problemdruck auf (Problemstufe I). Zum anderen dürfte deren Erweiterung den Druck auf die Nationalstrassenabschnitte im Kerngebiet der Stadt St. Gallen in unerwünschtem Mass zusätzlich erhöhen.

A3-7 Raum Basel



Erwartete Belastung der Nationalstrasse

Auf der N2 im Raum Basel wird zwischen dem Anschluss Badischer Bahnhof bis zur Verzweigung Augst ein Engpass der stärksten Problemstufe III ausgewiesen. Die bereits heute bestehenden Probleme auf der Nationalstrasse werden bis ins Jahr 2030 markant zunehmen. Im Vergleich zur ersten Programmbotschaft verschärft sich der Engpass grösstenteils um eine Problemstufe. Zurückzuführen ist diese Verschärfung auf das prognostizierte verstärkte Bevölkerungswachstum. Erschwerend hinzu kommen die dicht aufeinanderfolgenden Anschlüsse mit zahlreichen Verflechtungen auf engem Raum und die bedeutende Lage von Basel für den gesamten Nord-Süd-Transitverkehr durch die Schweiz. Eine Kapazitätssteigerung des bestehenden Netzes ist zwingend notwendig, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse und ihre Entlastungswirkung auf das untergeordnete Strassennetz aufrechterhalten zu können.

Geplante Massnahmen im Agglomerationsverkehr und vorgesehene Ausbauten im Schienenverkehr

Die Agglomeration Basel beabsichtigt, die Infrastruktur für das S-Bahn- und das Tramnetz auszubauen. Für eine Angebotsverbesserung der S-Bahn sieht die Agglomeration mit dem Herzstück Basel, einer direkteren Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof, eine grosse Investition vor. Verschiedene neue Tramstrecken sollen einerseits eine Entlastung des bestehenden innerstädtischen Liniennetzes bringen und andererseits die Entwicklungsschwerpunkte in und um Basel besser erschliessen. Diese Massnahmen werden ergänzt durch den

gezielten Ausbau der Infrastruktur für den Langsamverkehr und Massnahmen am Strassennetz wie zum Beispiel flankierende Massnahmen zum Bau des Nationalstrassenzubringers Basel-City.

Aus Sicht der übergeordneten Bahninfrastruktur sind insbesondere die Projekte Überwerfung Pratteln im Rahmen des ersten Ausbauschnitts und Entflechtung Liestal im Rahmen der ZEB sowie Massnahmen zur Leistungssteigerung des Bahnhofs Basel zu erwähnen.

Insgesamt ist von den vorgesehenen Massnahmen eine geringfügige Entlastung der Nationalstrasse A2 zu erwarten. Für die Beseitigung des erwarteten Engpasses auf der Nationalstrasse werden diese aber bei Weitem nicht ausreichen.

Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

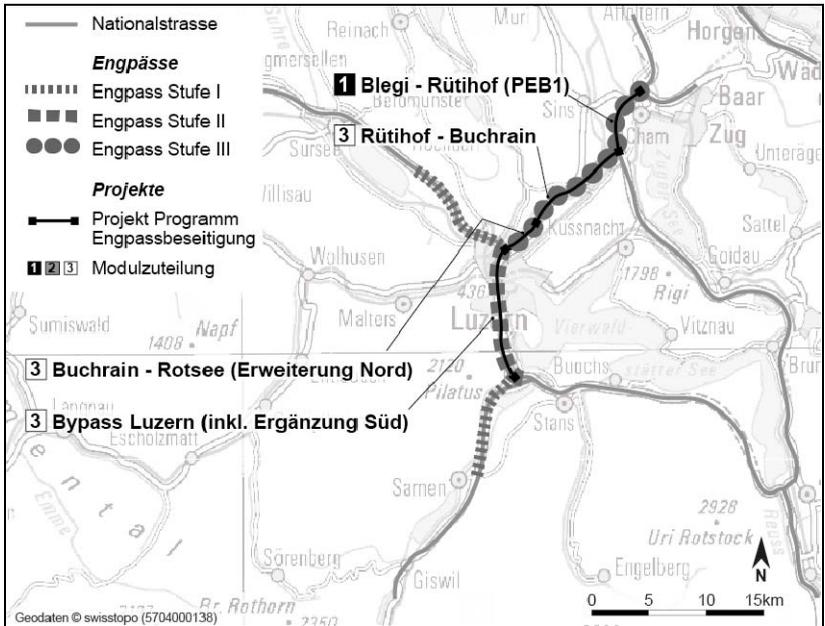
Eine Erweiterung der innerstädtischen Nationalstrasse im Raum Basel ist sowohl für die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit des übergeordneten Strassennetzes als auch aus Sicht der Agglomerationspolitik zwingend notwendig. Deshalb hat der Bundesrat eine vom Kanton Basel-Stadt entwickelte Variante mit der Erweiterung der bestehenden N2 im Raum Basel und einer städtebaulichen Aufwertung im Bereich des Gellertdreiecks in der ersten Programmbotschaft dem Modul 2 zugeordnet.

Bei der Erarbeitung des generellen Projekts hat sich gezeigt, dass diese Variante politisch nicht mehrheitsfähig ist. Deshalb suchen das ASTRA und der Kanton seither nach alternativen und städtebaulich besser verträglichen Lösungen. Entsprechende Vorstellungen liegen inzwischen vor. Die bau- und verkehrstechnische Machbarkeit dieser Lösungsansätze muss jedoch vertieft untersucht werden.

Der Bundesrat hat aufgrund der Ausgangslage und des hohen Problemdrucks beschlossen, die bisherige Lösung mit einem Investitionsvolumen von 915 Millionen Franken im Modul 2 des Programms Engpassbeseitigung zu belassen. Er trägt damit der hohen Bedeutung der Engpassbeseitigung im Raum Basel Rechnung. Sobald eine neue Lösung gefunden und zwischen Bund und Kanton abschliessend abgestimmt ist, muss eine Neubewertung erfolgen. Diese kann sich je nach Kostenfolge auch auf die Zuteilung anderer Projekte zum derzeit finanzierten Modul 2 auswirken.

Die Erweiterung des Nationalstrassenabschnitts zwischen der Verzweigung Hagnau und dem Anschluss Liestal erachtet der Bundesrat aufgrund des sehr hohen Handlungsbedarfs ebenfalls als unumgänglich. Der verkehrliche Nutzen einer Erweiterung der Nationalstrasse auf diesem Abschnitt kommt jedoch erst zum Tragen, wenn der Engpass auf der N2 im Raum Basel beseitigt ist. Deshalb teilt der Bundesrat dieses Projekt dem Modul 3 zu.

A3-8 Raum Luzern



Erwartete Belastung der Nationalstrasse

Im Raum Luzern/Zug ist vor allem auf dem Abschnitt Rütihof-Buchrain und in geringerem Masse zwischen den Verzweigungen Rotsee und Lopper (Problemstufe II) mit grossen Behinderungen zu rechnen. Damit verschärft sich der Engpass auf den betroffenen Nationalstrassen gegenüber der ersten Programmbotschaft jeweils um eine Stufe. Dies ist insbesondere auf die aktualisierten Prognosen zur Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung zurückzuführen.

Geplante Massnahmen im Agglomerationsverkehr und vorgesehene Ausbauten im Schienenverkehr

Das Agglomerationsprogramm Luzern betont, dass die weitere Entwicklung des Verkehrssystems von den übergeordneten Projekten Bypass Luzern und Tiefbahnhof Luzern abhängt. Das Programm beschränkt sich denn auch auf eher kleinere Verbesserungen innerhalb des Spielraums, der ohne die übergeordneten Massnahmen verbleibt. Einen klaren Schwerpunkt setzt Luzern auf die Optimierung des Busnetzes: In drei Zentren ausserhalb der Kernstadt, die als Entwicklungspole für die Kernagglomeration dienen, sollen Knoten des öffentlichen Verkehrs mit guten Umsteigebeziehungen zwischen der S-Bahn und dem strassengebundenen öffentlichen Verkehr geschaffen werden. Weiter werden auf zahlreichen Strassenabschnitten separate Busspuren eingerichtet.

Die Agglomeration Zug setzt auf die Weiterentwicklung eines kompakten Agglomerationskerns. Das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum soll gedämpft werden. Mit gezielten Infrastrukturmassnahmen, der Teilergänzung der Stadtbahn, der

Eigentrossierung von Buslinien und von Abstellanlagen an Bahnhöfen wird der öffentliche Verkehr gestärkt. Mit dem Stadttunnel Zug und Strassen mit reduzierten Verkehrsbelastungen wird im Siedlungsgebiet das Potenzial für attraktive und siedlungsverträgliche Strassen geschaffen. Die Agglomeration profitiert von der Erweiterung der N4 zwischen Blegi und Rütihof. Dank Netzergänzungen, neuen Quartierverbindungen und den verkehrsberuhigten Ortskernen wird der Langsamverkehr in der Agglomeration zusätzlich gefördert.

Insgesamt ist durch die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen mit einer geringfügigen Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu rechnen, die sich auch geringfügig auf die Nationalstrassen N2, N4 und N14 auswirken dürfte.

Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

Bereits in der ersten Programmbotschaft haben die eidgenössischen Räte den 6-Spur-Ausbau zwischen Blegi und Rütihof verbindlich beschlossen. Die diesbezüglichen baulichen Arbeiten sind abgeschlossen.

Auf dem innerstädtischen Nationalstrassennetz in Luzern kann der Engpass nur mit dem kostenintensiven Projekt Bypass Luzern beseitigt werden. Positiv zu bewerten ist bei diesem Projekt, dass es einen Engpass innerhalb einer Kernagglomeration beseitigt und somit die von der Agglomerationspolitik gewünschte Siedlungsentwicklung nach innen fördert. Unterstützend hinzu kommt, dass die N2 im Raum Luzern Bestandteil der zentralen Nord-Süd-Verbindung ist. Eine Zuteilung des Projekts ins Modul 2 ist jedoch trotz der nachgewiesenen Notwendigkeit nicht möglich. Grund hierfür sind die hohen Investitionskosten, die damit verbundenen eher schlechten Bewertungsergebnisse und der im Vergleich zu anderen Kernagglomerationen geringere Problemdruck (Problemstufe II). Wollte der Bundesrat dieses Projekt dem finanzierten Modul 2 zuordnen, müsste er andere, besser bewertete und ebenfalls notwendige innerstädtische Projekte zur Engpassbeseitigung zugunsten des Bypasses Luzern zurückstufen. Nach Ansicht des Bundesrates wäre dies nicht zu rechtfertigen. Deshalb hat er den Bypass Luzern erneut dem Modul 3 zugeordnet.

Die Erweiterung der Nationalstrasse zwischen Buchrain und Rotsee (Erweiterung Nord) kann nur in Verbindung mit dem Bypass Luzern in Frage kommen. Er wird daher weiterhin dem Modul 3 zugeordnet.

Aufgrund der verschärften Engpassproblematik auf dem Nationalstrassenabschnitt Buchrain-Rütihof (Problemstufe III) ist die Zuteilung des Projekts ins Modul 4 nicht mehr gerechtfertigt. Der Bundesrat schlägt daher vor, dieses Projekt dem Modul 3 zuzuteilen. Im Rahmen weiterer Untersuchungen wird die Zweckmässigkeit der Erweiterung detailliert zu prüfen sein. Ein grosses Augenmerk wird dabei auf die möglichen Auswirkungen der Erweiterung auf die N2 im Raum Luzern zu richten sein.

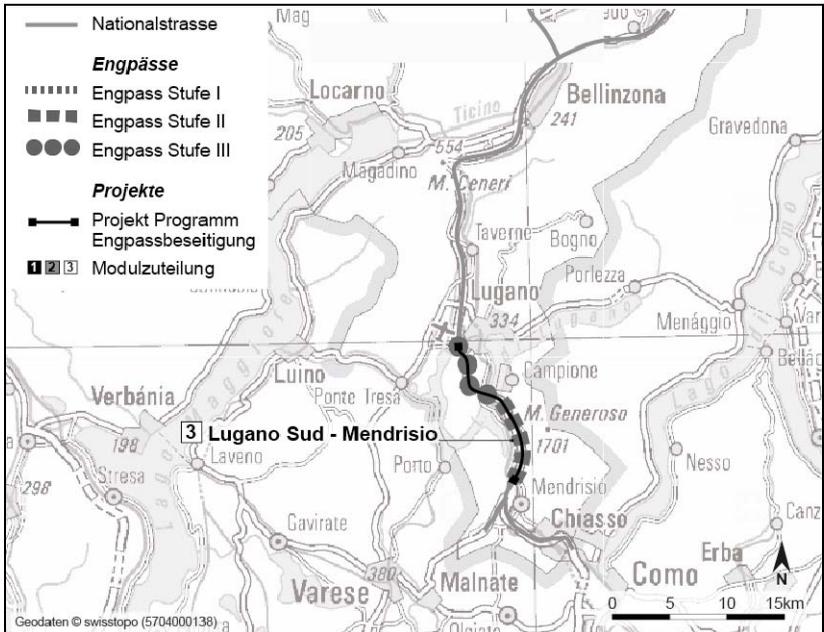
Zurückgestellte Vorhaben im Nationalstrassennetz

Aufgrund des geringeren Problemdrucks nicht in die engere Betrachtung einbezogen werden die Erweiterungen auf den Abschnitten Alpnach-Sarnen-Nord-Lopper und Sempach-Emmen.

Zurückgestellte Vorhaben im Nationalstrassennetz

Die zweite Röhre zum Cholfirstunnel hat der Bundesrat aufgrund ihres schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses bereits in der ersten Programmbotschaft dem Modul 4 zugewiesen. Sie wurde einzig wegen der Engpassverschärfung erneut bewertet. Die aktuellen Bewertungsergebnisse bestätigen das bisherige Ergebnis: Die zweite Röhre des Cholfirstunnel ist auch in Anbetracht der stärkeren verkehrlichen Probleme nicht zu rechtfertigen. Das Projekt wird deshalb erneut dem Modul 4 zugeordnet.

A3-10 Raum Tessin



Erwartete Belastung der Nationalstrasse

Im Tessin wird zwischen Lugano Süd und Melide/Bissone ein Engpass der Stufe III, zwischen Melide/Bissone und Mendrisio ein Engpass der Stufe II entstehen. Damit verschärft sich der verkehrliche Handlungsbedarf sowohl in Bezug auf die Engpasslänge als auch auf die Problemstufe. Hauptverursacher dieser verkehrlichen Probleme sind die starken Pendlerströme aus Italien.

Geplante Massnahmen im Agglomerationsverkehr und vorgesehene Ausbauten im Schienenverkehr

Die Agglomeration Lugano möchte ihre strategisch wichtigen Gebiete durch Achsen des öffentlichen Verkehrs mit hoher Kapazität besser erschliessen. Zu diesem Zweck sind eine Ergänzung des Tramnetzes und zusätzliche Haltestellen der S-Bahn (*Treni Regionali Ticino Lombardia*, TILO) vorgesehen. Mit einer Umfahrungsstrasse Agno-Bioggio sollen im Weiteren Entwicklungsflächen besser erschlossen und Siedlungsgebiete entlastet werden. Zudem sind Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs vorgesehen.

In der Agglomeration Mendrisiotto wird das Verkehrssystem mit kleineren Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs sowie mit Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Ortschaften verbessert.

Die Massnahmen der Agglomerationen dürften einen geringen Einfluss auf die Verkehrsbelastung auf der Nationalstrasse N2 haben.

Massnahmen zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz

Für die Festlegung der am besten zum Ziel führenden Lösung südlich von Lugano hat das ASTRA eine umfassende Projektstudie durchgeführt. Die Resultate dieser Untersuchungen zeigen, dass der Engpass am zweckmässigsten mit einer Erweiterung entlang der bestehenden Nationalstrasse beseitigt werden kann. Nebst einem 6-Spur-Ausbau zwischen Lugano-Süd und dem Tunnel San Salvatore sieht die gewählte Lösungsvariante jeweils den Bau einer dritten Tunnelröhre San Salvatore und Maroggia vor. Die notwendige Kapazitätserweiterung auf dem Damm von Melide erfolgt grösstenteils durch eine Umnutzung der bestehenden baulichen Infrastruktur. Mit dieser Massnahme sollen die Auswirkungen auf Natur und Landschaft auf ein Minimum reduziert werden. Auf dem Nationalstrassenabschnitt südlich des Tunnels Maroggia sieht die gewählte Lösung eine zeitlich beschränkte Bewirtschaftung des Pannestreifens vor. Ein kompletter 6-Spur-Ausbau ist auf diesem Abschnitt aufgrund des stark von der Lastrichtung abhängigen Verkehrsaufkommens nicht notwendig. Grossräumige Lösungen wie beispielsweise der Bau eines neuen Tunnels zwischen Grancia und Maroggia oder eine neue Brücke über den Luganersee sind vor allem wegen der negativen Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie wegen der hohen Kosten nicht zweckmässig.

Der Bundesrat erachtet die Erweiterung des betroffenen Abschnitts als sinnvoll und zielführend. Sie weist aber eine geringere Dringlichkeit auf als verschiedene andere Erweiterungsvorhaben. Deshalb schlägt der Bundesrat vor, das Projekt dem Modul 3 zuzuteilen und planerisch weiter zu vertiefen. Dabei sind die vom Kanton Tessin geforderten Variantenanpassungen in die Überlegungen einzubeziehen. In Anbetracht der hohen Mehrkosten und des geringen Zusatznutzens für die Nationalstrasse steht der Bundesrat den geforderten Optimierungen allerdings kritisch gegenüber.