



Fragenkatalog

Vernehmlassung zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45

Um die bestmögliche Auswertung Ihrer Stellungnahme zu gewährleisten, verwenden Sie bitte die neue Plattform «Consultations»:

<https://www.consultations.admin.ch/>

Falls Ihnen die Nutzung dieses Tools nicht möglich sein sollte, können Sie Ihre Stellungnahme als Dokument (vorzugsweise als PDF- und als Word-Version) erstellen und entweder in «Consultations» unter der Rubrik «Generelle Stellungnahme» hochladen oder an die folgende E-Mail-Adresse senden: konsultationen@bav.admin.ch

Stellungnahme eingereicht durch:

☐	Kanton
☐	Politische Parteien
☐	Dachverband von Gemeinden, Städten und Berggebieten
☐	Dachverband der Wirtschaft
☐	Gesamtschweizerische Branchenorganisation
☒	Interessenvertretung
☐	Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs
☐	Forschung und Wissenschaft
☐	Weitere
Absender: Automobil Club der Schweiz ACS Wasserwerkgasse 39 3000 Bern 13	



Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich begrüsst der ACS die vom Bundesrat vorgesehene, koordinierte und verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanung, so dass Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr wechselseitig weiterentwickelt werden. Dabei darf aber nicht ausser Acht gelassen werden, welche zentrale **Bedeutung unsere Strasseninfrastruktur für die Wirtschaft und die Bevölkerung sowie für den Güterverkehr und unsere Versorgungssicherheit** hat. Die Planung der **Ausbauprojekte unserer Verkehrsinfrastruktur** sollte **bezüglich** der diversen **Verkehrsträger ausgewogen sein**. Der ACS setzt sich dafür ein, dass die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Dieser Devise sollte auch bei der Vorlage «Verkehr '45» Folge geleistet werden. Wir fordern deshalb eine Ausgewogenheit zwischen dem Ausbau der Bahn- und der Strasseninfrastruktur. Diese ist für uns in der aktuellen Vorlage nicht gegeben.

Die Beschlüsse zum **Ausbauschritt 2027 der Nationalstrassen** und zu den **Verpflichtungskrediten des Agglomerationsverkehrs** sind politisch, materiell und finanzierungslogisch zu **verknüpfen** – optional unter Einbezug der Bahninfrastruktur. Eine isolierte Beschlussfassung widerspricht dem bundesrätlichen Anspruch einer verkehrsträgerübergreifenden Gesamtplanung. Es **darf nicht möglich sein**, entgegen dieser Gesamtverkehrssicht zusätzliche **Ausbau- und Finanzierungsbeschlüsse** für den **Agglomerationsverkehr** oder gegebenenfalls die **Bahn** zu fassen, **während zentrale Nationalstrassenprojekte** unabhängig davon **gestrichen, verschoben oder planerisch aufgegeben werden**.

Aus unserer Sicht sollte bei der Auswahl der Projekte, die umgesetzt werden sollen, darauf geachtet werden, dass es sich dabei um **planerisch ausgereifte Projekte** handelt. **Gleichzeitig** muss aber sichergestellt werden, dass **alle anderen Projekte weiter vorangetrieben** und innert nützlicher Frist zur planerischen Reife gebracht werden.

Was die **Kapazitätserweiterung via Pannestreifennutzung und punktuelle und zeitlich beschränkte Temporeduktionen** anbelangt, **fehlt uns der Nachweis zu deren Effizienz und** dazu, um **wie viel die Kapazitäten dadurch erweitert werden können sowie für welche Zeitdauer** diese Massnahmen greifen werden. **Hierzu muss das UVEK, resp. das ASTRA die genauen Zahlen vorlegen, bevor entsprechende Massnahmen als Ersatz für Ausbauprojekte in Betracht gezogen werden.**

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Bemerkungen:

Ja, zum Beispiel die **zentrale Bedeutung**, die unsere **Strasseninfrastruktur für die Wirtschaft** und die **Bevölkerung** sowie für den **Güterverkehr** und unsere **Versorgungssicherheit** hat. Der Fokus der Vorlage liegt in erster Linie auf dem Ausbau der Bahn-, resp. Schieneninfrastruktur. Aufgrund der Tatsache, dass **72 % der jährlich zurückgelegten Personenkilometer auf** den motorisierten Individualverkehr **MIV** und die **Strasse entfallen** und dass **45% des MIV sowie 72% des Güterverkehrs auf dem Nationalstrassennetz abgewickelt werden, welches lediglich 3% des gesamten Strassennetzes der Schweiz ausmacht**, ist die **Gewichtung des Ausbaus der**

Strasseninfrastruktur im Vergleich zur Schiene aus unserer Sicht nicht ausgewogen. Unter diesem Aspekt **lehnen** wir auch die **Streichung der 31 Strassenprojekte aus dem STEP ab.**

Zudem **fehlt** uns in der Vorlage der Blick **auf die technischen Fortschritte/ Verbesserungen**, welche im Zeithorizont bis 2045 und darüber hinaus, das **Verkehrsmanagement massgeblich beeinflussen werden.** Erwähnt sei hier als **Beispiel** das **automatisierte Fahren**, was vor allem - aber nicht nur – im Bereich öffentlicher Verkehr bis 2045 bedeutende Verbesserungen in der Nutzung der bestehenden Kapazitäten bringen dürften.

Ein weiterer Punkt, der aus unserer Sicht in der Vorlage nicht berücksichtigt wird, sind die **hohen Unterhaltskosten für Infrastruktur und Rollmaterial**, welche die Fülle an **vorgesehenen Bahnprojekten** nach sich ziehen werden. Auch ob langfristig genügend finanzielle Mittel für den Unterhalt eingeplant und vorhanden sein werden, wird in der Vorlage nicht erwähnt.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wie unter Frage 1 bereits erwähnt, begrüsst der ACS grundsätzlich die vom Bundesrat vorgesehene, koordinierte und verkehrsträgerübergreifende Infrastrukturplanung, so dass Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr wechselseitig weiterentwickelt werden.

Die Abstimmung zum STEP 2030 im Jahr 2024 hat gezeigt, dass das Schweizer Stimmvolk einer Vorlage mit reinen Nationalstrassenprojekten skeptisch gegenübersteht. Deshalb unterstützen wir den Ansatz, die Projekte für die Nationalstrassen und der Programme für die nachgelagerte Verkehrsinfrastruktur in den Agglomerationen. Dies vor allem aufgrund der Tatsache, dass gemäss Bundesamt für Statistik 72% der Personenkilometer in der Schweiz auf der Strasse erbracht werden und dass ein Drittel der im öffentlichen Verkehr zurückgelegten Strecken auf der Strasse erfolgen. Hier kommt hinzu, dass gemäss Finanzierungsstatistik des Bundes auch der gesamte Fuss- und Veloverkehr dem Verkehrsträger Strasse zuzuordnen ist, da dieser auf der Strasse stattfindet. Weil Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr dasselbe Verkehrssystem beeinflussen und beide über den NAF finanziert werden, müssen aus Sicht des ACS auch die entsprechenden, politischen Beschlüsse aufeinander abgestimmt werden. Eine Gesamtverkehrssicht ist nur dann glaubwürdig, wenn Nationalstrassenprojekte und Agglomerationsprogramme politisch und materiell miteinander verknüpft werden. Die Beschlüsse zu den Nationalstrassenprojekten und den Agglomerationsprogrammen sind daher materiell, politisch und formell miteinander zu verknüpfen und gemeinsam zu behandeln. Damit ist sicherzustellen, dass die verkehrsübergreifende Betrachtung nicht nur auf Planungsebene erfolgt, sondern sich auch in den politischen Entscheidungen widerspiegelt.

Eine Bündelung von Nationalstrassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten lehnen wir hingegen ab. Allerdings sollten auch zwischen den regionalen Bahn- und Strassenprojekten Synergien genutzt werden.

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Als Automobil Club nehmen wir in der Folge zu den Fragen Stellung, welche die Nationalstrassenprojekte und die Agglomerationsprogramme betreffen. Zu den Fragen 4 bis und 9, welche den Bahnausbau betreffen, enthalten wir uns einer Stellungnahme.

Ausbauschnitt 2027:

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschnitt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Anpassungen von bestehenden Beschlüssen:

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Weitere Massnahmen:

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten. ☐ NEIN

Bemerkungen:

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine unbefristete Verlängerung des Mehrwertsteuer-Promilles lehnen wir ab, weil die Gesamtfinanzierung (u.a. auch der Mehraufwand beim Unterhalt, durch den grossen, geplanten Ausbau der Bahn) heute auf lange Frist gar nicht beurteilt werden kann, da dazu die Grundlagen fehlen. Unter Umständen würden wir eine befristete Verlängerung mit einem Zeithorizont von maximal 10 Jahren in Erwägung ziehen. Dies aber nur, wenn ganz klar ist, wozu diese Mittel eingesetzt werden. Zudem müsste in diesem Fall entsprechend zusätzlich Mittel auch für den Ausbau der Strasseninfrastruktur zur Verfügung gestellt werden und von der einer Zweckentfremdung der Mittel für die Strasse gänzlich abgesehen werden.

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Bemerkungen:

Aus unserer Sicht werden in der Vorlage die hohen Unterhaltskosten für Infrastruktur und Rollmaterial, die durch den starken Ausbau der Bahn zwangsläufig entstehen, nicht berücksichtigt. Auch ob langfristig genügend finanzielle Mittel dafür vorhanden sein werden, wird in der Vorlage nicht erwähnt.

Ausbau der Nationalstrassen

Zahlungsrahmen für die Nationalstrassen:

14. Sind Sie mit dem beantragten Umfang der im Zahlungsrahmen Nationalstrasse 2028 – 2031 für Betrieb, Unterhalt und die Anpassung der Nationalstrassen an den neuesten Stand der Technik zur Verfügung stehenden Mittel einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Zahlungsrahmen 2028–2031 muss Betrieb, Unterhalt, Projektierung und künftige Engpassbeseitigungen sichern. Dabei sind Betrieb, Unterhalt und Ausbau im Sinne von Anpassungen ganz klar von eigentlichen Kapazitätserweiterungen zu unterscheiden. Die zweckgebundenen Mittel des NAF sind ausschliesslich für die gesetzlich vorgesehenen Aufgaben zu verwenden. Zudem ist das Geschäft 23.3346 (Motion Hess) «Autobahn A1 auf sechs Spuren ausbauen» nicht abzuschreiben, sondern in das STEP zu integrieren.

Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse:

15. Sind Sie mit den im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen enthaltenen Kapazitätserweiterungsprojekten einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der ACS begrüsst grundsätzlich, dass der Bundesrat an diversen, bereits im STEP integrierten Ausbauprojekten festhält. Er ist jedoch der Meinung, dass die geplanten Massnahmen zur Kapazitätserweiterung (Pannenspurnutzung sowie punktuelle und zeitlich beschränkte Geschwindigkeitsanpassungen) bei Weitem nicht ausreichen werden, um die Engpässe auf den Strecken, der 31 Nationalstrassenprojekte, die aus dem STEP gestrichen werden sollen, zu beseitigen, resp. abzufedern. Hier fehlen sowohl im Bericht Weidmann als auch in der Vorlage die Zahlen, welche die Effizienz dieser Massnahmen sowie die Dauer, während welcher diese greifen, belegen. Diese müssen vom UVEK vorgelegt werden, bevor überhaupt in Erwägung gezogen werden kann, irgendwelche Projekte aus dem STEP zu streichen.

Der ACS steht punktuellen und zeitlich beschränkten Temporeduktionen auf den Nationalstrassen, zwecks Kapazitätserweiterung grundsätzlich positiv gegenüber. Er lehnt jedoch permanente Temporeduktionen auf Autobahnen kategorisch ab. Er fordert, dass

die dringend benötigten Engpassbeseitigung mit baulichen Massnahmen umgesetzt werden, damit die Stautunden auf unserem Nationalstrassen- und dem vorgelagerten Strassennetz nachhaltig und langfristig reduziert werden können. Gleichzeitig fordert er den Bundesrat auf zu prüfen, ob eine Kapazitätserweiterung auf Nationalstrassen und in den Agglomerationen mit gezielter Digitalisierung langfristig zusätzlich gefördert werden kann.

16. Sind Sie mit der Zuteilung der Kapazitätserweiterungsprojekte zu den Realisierungshorizonten einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht des ACS wurde die Bedeutung des Nationalstrassennetzes für die Gesamtmobilität (Abwicklung von 45% des motorisierten Individualverkehrs und 72% des schweren Güterverkehrs auf knapp 3% unseres gesamten Strassennetzes) bei Weitem nicht genügen gewichtet.

Bei den Projekten muss auf die richtige Priorisierung geachtet werden, d.h. es sollen prioritär Projekte mit entsprechender Projektreife umgesetzt werden. Gleichzeitig müssen aber alle anderen Projekte laufend vorangetrieben und zur nötigen Projektreife für ihren Realisierungsrahmen gebracht werden.

Bezüglich der regionalen Ausbauprojekte verweisen wir zudem auf die Stellungnahmen, welche die betroffenen ACS Sektionen einreichen.

Ausbauschnitt 2027:

17. Sind Sie mit den definitiv zur Realisierung beantragten Kapazitätserweiterungsprojekten im Ausbauschnitt 2027 einverstanden?

☒ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir unterstützen die Aufnahme der Projekte N1 Perly–Bernex und N1 Aarau-Ost–Birrfield, da sie für die Engpassbeseitigung nicht nur in der jeweiligen Region, sondern auch national von Bedeutung sind.

Diese beiden Projekte genügen aber aus unserer Sicht nicht, um die bestehenden und zusätzlich absehbaren Engpässe zu reduzieren und die langfristige Funktionsfähigkeit des Netzes sicherzustellen. Auch das Weidmann-Gutachten anerkennt ausgeprägte Kapazitätsengpässe auf den Autobahnen und hält fest, dass kapazitätsorientierte Ausbauten trotz hoher Kosten teilweise unvermeidlich sind. Weitere prioritäre, ausreichend reife oder netzstrategisch relevante Projekte sind deshalb in den Ausbauschnitt 2027 aufzunehmen. Grundsätzlich muss sichergestellt sein, dass Projekte mit entsprechender Projektreife jederzeit aufgenommen werden können, wenn diese von den betroffenen Regionen und Kantonen getragen werden. Als Beispiele liessen sich hier die Neugestaltung der Verzweigung Wankdorf sowie das Projekt N6 Wankdorf–Muri (Bypass Bern-Ost) nennen, deren rasche Umsetzung vom Kanton bis heute ausdrücklich und öffentlich unterstützt wird. Voraussetzungen sind ein ausgewiesener verkehrlicher

Handlungsbedarf, eine nachvollziehbare Entlastungs- und Netzwirkung sowie eine klare regionale und kantonale Unterstützung. Noch nicht unmittelbar realisierbare Vorhaben sind im STEP zu belassen und planerisch weiterzuführen. Die im STEP 2023 von Volk und Ständen abgelehnten Projekte werden zwar nicht in den Ausbauschritt 2027 integriert, sind aber gleichzeitig nicht abzuschreiben. Zudem gilt es, die Entwicklung vorausschauend zu planen: Zukünftige Ausbauschritte müssen als integraler Bestandteil jener Projekte verstanden werden, die sich auf das Gutachten stützen.

Der ACS fordert, dass beim Ausbauschritt 2027 keinesfalls wichtige Nationalstrassenprojekte zur Engpassbeseitigung gestrichen werden. Diese müssen im Gegenteil prioritär behandelt werden. Zudem soll der Ausbauschritt 2027 aus unserer Sicht, aufgrund der jährlich massiv ansteigenden Stautunden auf unserem Nationalstrassennetz, zusätzlich mit ausreichend reifen und netzstrategisch relevanten Projekten ergänzt werden.

Bezüglich der regionalen Ausbauprojekte verweisen wir zudem auf die Stellungnahmen, welche die betroffenen ACS Sektionen einreichen.

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz:

18. Sind Sie mit der vorgesehenen Änderung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz (Streichung Glattalautobahn und Umfahrung Morges) einverstanden?

☐ JA

☐ JA mit Vorbehalten

☒ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht des ACS sind diese beiden Projekte zur Engpassbeseitigung in den betroffenen Regionen zentral. Deshalb sollten sie nicht aus dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz gestrichen werden. Allenfalls kann über eine Realisierung zu einem späteren Zeitpunkt diskutiert werden.

Zu diesen Punkt verweisen wir zudem auf die Stellungnahmen der ACS Sektionen Zürich und Waadt, welche die Dringlichkeit der beiden Projekte aus erster Hand beurteilen können.

Als Gesamtclub lehnen wir auch die Streichung von insgesamt 31 Projekte aus den STEP kategorisch ab. Es dürfen keine bisher geplanten Projekte gestrichen werden. Allenfalls kann eine zeitliche Verschiebung einzelner Projekte in Betracht gezogen werden. Zudem fordern wir, dass die betroffenen Projekte planerisch weitergeführt und bei Projektreife realisiert werden. Gleichzeitig fordert der ACS, dass die Folgekosten eines Nichtausbaus in der Beurteilung von Ausbau- und Ersatzvarianten miteinbezogen werden. Neben der unmittelbaren Kapazitätswirkung sind insbesondere die langfristigen Konsequenzen bezüglich Ausweichverkehr, Verkehrssicherheit, Versorgungssicherheit und Netzresilienz zu berücksichtigen.

Weitere Bemerkungen:

19. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Nationalstrasseninfrastruktur?

Bemerkungen:

Die zentrale Bedeutung, die unsere Strasseninfrastruktur für die Wirtschaft und die Bevölkerung sowie für den Güterverkehr und unsere Versorgungssicherheit hat. Der Fokus der Vorlage liegt in erster Linie auf dem Ausbau der Bahn-, resp. Schieneninfrastruktur. Aufgrund der Tatsache, dass 72 % der jährlich zurückgelegten Personenkilometer auf den motorisierten Individualverkehr MIV und die Strasse entfallen und dass 45% des MIV sowie 72% des Güterverkehrs auf dem Nationalstrassennetz abgewickelt werden, welches lediglich 3% des gesamten Strassennetzes der Schweiz ausmacht, ist die Gewichtung des Ausbaus der Strasseninfrastruktur im Vergleich zu Schiene nicht ausgewogen.

Der ACS fordert eine konsequente Verknüpfung der Nationalstrassen- und der Agglomerationsprojekte. Dies vor allem aufgrund der Tatsache, dass gemäss Bundesamt für Statistik 72% der Personenkilometer in der Schweiz auf der Strasse erbracht werden und ein Drittel der im öffentlichen Verkehr zurückgelegten Strecken auf der Strasse erfolgen. Hier kommt hinzu, dass gemäss Finanzierungsstatistik des Bundes auch der gesamte Fuss- und Veloverkehr dem Verkehrsträger Strasse zuzuordnen ist, da dieser auf der Strasse stattfindet. Weil Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr dasselbe Verkehrssystem beeinflussen und beide über den NAF finanziert werden, müssen aus Sicht des ACS auch die entsprechenden, politischen Beschlüsse aufeinander abgestimmt werden. Eine Gesamtverkehrssicht ist nur dann glaubwürdig, wenn Nationalstrassenbau und Agglomerationsprogramme politisch und materiell miteinander verknüpft werden. Die Beschlüsse zu den Nationalstrassenprojekten und den Agglomerationsprogrammen sind daher materiell, politisch und formell miteinander zu verknüpfen und gemeinsam zu behandeln. Damit ist sicherzustellen, dass die verkehrsübergreifende Betrachtung nicht nur auf Planungsebene erfolgt, sondern sich auch in den politischen Entscheidungen widerspiegelt.

Die geplante Streichung von 31 Projekten aus der ursprünglichen Planung wirft bei uns die Frage nach der Gewichtung der Strasseninfrastruktur gegenüber der Schieneninfrastruktur auf. Der ACS setzt sich dafür ein, dass die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Von diesem Gesichtspunkt her müsste aus unserer Sicht das Verhältnis der Investitionen in die diversen Verkehrsträger ausgewogener sein.

Programm Agglomerationsverkehr

20. Sind Sie mit den Ergebnissen der Prüfung des Programms Agglomerationsverkehr der fünften Generation einverstanden?

☐ JA

☒ JA mit Vorbehalten

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Bundesmittel sind ausgewogen und entsprechend der Finanzierungslogik des NAF einzusetzen. Aus Sicht des ACS müssen erstrangig Strassenprojekte eingeschlossen werden, die von regionaler Bedeutung sind.

Der ACS unterstützt grundsätzlich die Bundesbeiträge an die Agglomerationsprogramme der fünften Generation, unter dem Vorbehalt, dass diese im gleichen Paket mit dem Ausbau der Nationalstrassen realisiert werden. Dies gilt auch für den beantragten

Zusatzkredit von CHF 57.63 Mio. für die «Galleria Moscia-Acapulco» einschliesslich der flankierenden Massnahmen.

Strasseninfrastruktur, MIV, Wirtschaftsverkehr, Gewerbe und Logistik dürfen gegenüber anderen Massnahmenkategorien nicht strukturell benachteiligt werden. Zudem ist die Mittelverteilung transparent auszuweisen.

21. Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Agglomerationsprogrammen bzw. zu einzelnen Massnahmen?

Bemerkungen:

Hier verweisen wir auf die Stellungnahmen der ACS Sektionen, welche die Agglomerationsprogramme aus ihrer regionalen Sicht analysiert haben und entsprechend dazu Stellung nehmen. Als Gesamtclub stehen wir hinter den Stellungnahmen unserer Sektionen.

Weitere Themen/Bemerkungen

22. Weitere Bemerkungen zur Vorlage:
Haben Sie zur Vorlage weitere Bemerkungen?

Bemerkungen:

Der ACS fordert, dass die Alimentierung des NAF auch via Besteuerung von Elektrofahrzeugen sichergestellt wird. Die sinkenden Einnahmen aufgrund des Rückgangs der Einnahmen aus der Mineralölsteuer müssen entsprechend kompensiert werden, um sicherzustellen, dass auch zukünftig genügend finanzielle Mittel für den Ausbau und den Unterhalt des Nationalstrassennetzes und die Agglomerationsprogramme vorhanden sind.

Bitte strukturieren Sie Ihre Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage gemäss diesem Fragenkatalog. Besten Dank!