



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

---

# **Mobilität und Raum 2050**

## Sachplan Verkehr

### Teil Programm

---

20.10.2021

**Erläuterungsbericht**

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Einleitung</b> .....	<b>3</b>
1.1 Die Sachplanung des Bundes .....	3
1.2 Die Erarbeitung von Mobilität und Raum 2050 .....	3
<b>2. Ablauf der Arbeiten zur Erarbeitung von Mobilität und Raum 2050</b> .....	<b>5</b>
2.1 Das Projektteam .....	5
2.2 Zusammenarbeit gemäss Artikel 18 RPV .....	5
2.3 Anhörung der Kantone und Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von Artikel 19 RPV .....	6
2.4 Information der Kantone, parlamentarischen Kommissionen und Verbände .....	7
2.5 Zweite Anhörung der Kantone (Art. 20 RPV).....	8
<b>3. Ergebnisse der Anhörung der Kantone sowie der Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 RPV)</b> .....	<b>9</b>
3.1 Allgemeine Anträge zum gesamten Teil Programm .....	9
3.2 Stellungnahmen zum Kapitel 1 <i>Einleitung</i> .....	17
3.3 Stellungnahmen zum Kapitel 2 <i>Entwicklungen und Herausforderungen</i> .....	19
3.4 Stellungnahmen zum Kapitel 3 <i>Zielbild Mobilität und Raum 2050</i> .....	37
3.5 Stellungnahmen zum Kapitel 4 <i>Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze</i> .....	43
3.6 Stellungnahmen zum Kapitel 5 <i>Modalitäten der Umsetzung</i> .....	61
3.7 Stellungnahmen zum Kapitel 6 <i>Handlungsräume</i> .....	64
3.8 Stellungnahmen zum Anhang.....	103
<b>4. Zweite bundesinterne Ämterkonsultation</b> .....	<b>104</b>
<b>5. Prüfung nach Art. 17 und 21 der Raumplanungsverordnung</b> .....	<b>105</b>
5.1 Inhaltliche Anforderungen .....	105
5.2 Vereinbarkeit mit anderen Plänen des Bundes und der Kantone .....	105
5.3 Anforderungen ans Verfahren .....	106
5.4 Anforderungen an die Form .....	106
<b>Anhang</b> .....	<b>107</b>
Namensliste der Teilnehmer an der Anhörung und Mitwirkung (Art. 19 RPV) .....	107

## 1. Einleitung

### 1.1 Die Sachplanung des Bundes

Die Sachpläne sind in Artikel 13 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG; SR 700,) sowie in den Artikeln 14 bis 23 der Raumplanungsverordnung (RPV; SR 700.1) verankert. Sie ermöglichen dem Bund, seiner Planungs- und Abstimmungspflicht im Bereich der raumwirksamen Tätigkeiten umfassend nachzukommen und helfen ihm, den immer komplexeren räumlichen Problemstellungen gerecht zu werden. Der Bund zeigt in den Sachplänen, wie er seine raumwirksamen Aufgaben in einem bestimmten Sach- oder Themenbereich wahrnimmt, welche Ziele er verfolgt und unter Berücksichtigung welcher Anforderungen und Vorgaben er zu handeln gedenkt. Die Sachpläne haben drei zentrale Funktionen<sup>1</sup>: die Planung, die Koordination (bundesintern wie -extern) und die Information (der Planungspartner, aber auch der Öffentlichkeit, etwa während des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens).

Im Bereich Verkehr setzte der Bundesrat am 12. April 1995 den Sachplan AlpTransit in Kraft. Dieser Sachplan wurde am 30. April 1996 ein erstes und am 15. März 1999 ein zweites Mal nachgeführt. Im September 2002 wurde gleichzeitig der Sachplan Schiene/öV wie auch der Sachplan Strasse der Vernehmlassung unterbreitet. Aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen entschied der Bundesrat, die Sachpläne aller Verkehrsinfrastrukturen in einem gemeinsamen, verkehrsträgerübergreifenden Sachplan Verkehr zusammenzufassen. Der Sachplan Verkehr besteht aus einem strategischen Teil (Teil Programm) und den verkehrsträgerspezifischen Infrastrukturteilen (Schiene, Strasse, Luftfahrt, Schifffahrt). Der Teil Programm des Sachplans Verkehr umfasst keine Objektblätter, sondern gibt den langfristigen Rahmen für die Entwicklung des schweizerischen Gesamtverkehrssystems vor. Die Umsetzungsteile beinhalten Objektblätter mit den Infrastrukturprojekten.

### 1.2 Die Erarbeitung von Mobilität und Raum 2050

Der aktuell gültige Sachplan Verkehr, Teil Programm «Mobilität und Raum 2050» wurde vom Bundesrat am 26. April 2006 genehmigt. Aufgrund seither eingetretenen Veränderungen im Umfeld ist eine grundlegende Überarbeitung notwendig. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklungen führen beispielsweise zu zunehmenden und teilweise veränderten Mobilitätsbedürfnissen, die sich im Laufe der Zeit entwickelt haben, und die Auswirkungen auf Umwelt und Raum verlangen eine höhere Aufmerksamkeit. Seit 2006 wurden die Infrastrukturteile erarbeitet und aktualisiert, und neue Grundlagen wurden erarbeitet (Raumkonzept Schweiz, Verkehrsperspektiven 2040). Überdies haben politische Entscheide bezüglich STEP Nationalstrasse und STEP Bahninfrastruktur sowie der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr zu strategischen Änderungen in der Planungs- und Finanzierungs-konzeption geführt.

Das Postulat Vogler 15.4127 vom 15. Dezember 2015 «Bessere Koordination zwischen Raum- und Verkehrsplanung» hat die Bedeutung und die Aktualität der Themen, die im Teil Programm behandelt werden, unterstrichen. Dieses Postulat beauftragte den Bundesrat, in einem Bericht aufzuzeigen, wie eine verbesserte Koordination zwischen der Raum- und der Verkehrsplanung erreicht werden kann. In seinem Bericht vom 30.11.2018 in Erfüllung des Postulats<sup>2</sup> hat der Bundesrat als eine der zu treffenden Massnahmen vorgeschlagen, das Potenzial des Sachplans Verkehr stärker zu nutzen. In diesem Bericht betont der Bundesrat, dass sich der Sachplan auf die Betrachtung von Handlungsräumen stützen muss und mittels Handlungsanweisungen die Grundlagen für die Infrastrukturentwicklung sowie für die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr schaffen soll. Damit dient er als grundsätzliche Vorgabe für die sektoriellen Planungen und das Programm Agglomerationsverkehr.

<sup>1</sup> Für weitere Informationen zur Sachplanung des Bundes siehe auch den Bericht des Bundesrates vom 26.04.2017 in Erfüllung des Postulats Vitali 13.3461 «Evaluation der Sachplanung des Bundes». Online: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/raum-entwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/konzepte-und-sachplaene/sachplaene-des-bundes.html>

<sup>2</sup> Online: <https://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/publikationen/verkehr/bessere-koordination-zwischen-raum-und-verkehrsplanung.html>

Aus all diesen Gründen hat der Bund zusammen mit Kantonen, Städten und Gemeinden den Sachplan Verkehr, Teil Programm überarbeitet. Der vorliegende Entwurf von Mobilität und Raum 2050 ist unter Federführung des ARE in enger Zusammenarbeit mit den UVEK-Ämtern (ASTRA, BAFU, BAV, BAZL) entstanden. Dieses Dokument ist das verkehrsträgerübergreifende Koordinationsinstrument des Bundes. Ebenso bildet es die Grundlage für die Koordination zwischen der Raumentwicklung, der Umwelt und der Verkehrsinfrastruktur von nationaler Bedeutung. Gewisse Inhalte sind behördenverbindlich. Mobilität und Raum 2050 umfasst ein Zielbild sowie Handlungsgrundsätze hinsichtlich der Verbindungsqualitäten in verschiedenen Raumtypen und der Verkehrsdrehscheiben. Diese Handlungsgrundsätze werden in den zwölf Handlungsräumen gemäss Raumkonzept Schweiz räumlich konkretisiert. Schliesslich definiert Mobilität und Raum 2050 Grundsätze für eine gute Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden und für den Umgang mit Zielkonflikten.

Die untenstehende Darstellung gibt eine Übersicht über die Inhalte von Mobilität und Raum 2050:

## Ziele für die Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes, Stellenwert und Geltungsbereich

### Ausgangslage, Entwicklungen und Herausforderungen

Raum, Verkehr, Umwelt und Ressourcen



### Zielbild Raum und Mobilität 2050

Stossrichtung Bund im Bereich Mobilität und Raum: Stellt auf der Ebene Schweiz dar, auf welche Ziele der Bund fokussiert und wie er sie umzusetzen gedenkt.



### Ziele, Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze

- Abstimmung Siedlung und Verkehr
- Sicherstellung des Gesamtverkehrssystems
- Umwelt, Klima und Ressourcen
- Umgang mit Zielkonflikten bei Planungsprozessen und Zusammenarbeitsformen

- Konkretisieren das Zielbild für die Verkehrsinfrastruktur in Bundeskompetenz
- Zeigen auf mit welchen Mitteln der Bund die Ziele und Entwicklungsstrategien umsetzt
- Identifikation von Zielkonflikten



### Handlungsräume: Karte und spezifischer Handlungsbedarf

Gemeinsames Verständnis Bund, Kantone und Städte/Gemeinden zum prioritären Handlungsbedarf  
Abstimmung Verkehrsträger und Raum

## Modalitäten der Zusammenarbeit, Sachplanrelevanz, Modalitäten der Anpassungen

## 2. Ablauf der Arbeiten zur Erarbeitung von Mobilität und Raum 2050

### 2.1 Das Projektteam

Innerhalb der Bundesverwaltung wurden die Arbeiten zur Überarbeitung des Sachplans Verkehr, Teil Programm von einer Arbeitsgruppe unter der Verantwortung des ARE geführt, die die weiteren direkt betroffenen Ämter des UVEK umfasste. Dabei handelt es sich um das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), das Bundesamt für Umwelt (BAFU), das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und das Bundesamt für Verkehr (BAV). Ein externer Auftragnehmer hat dabei geholfen, den Prozess zu strukturieren und die internen Workshops zu moderieren. Dank dieser Workshops konnten im Vorfeld die Herausforderungen der diversen Verkehrsträger und der verschiedenen Sachplanungen des Bundes einbezogen werden. Diese Koordination auf Bundesebene hat auch denjenigen Bundesämtern, die Mitglieder der Raumordnungskonferenz (ROK) (vgl. 2.2.1) sind, die erweiterte Zusammenarbeit erleichtert, aber auch die Zusammenarbeit mit den anderen Planungsebenen (vgl. 2.2.2).

### 2.2 Zusammenarbeit gemäss Artikel 18 RPV

#### ***Ämterkonsultation bei den Ämtern der Raumordnungskonferenz (ROK) im Jahr 2020***

Die Ämterkonsultation bei den Ämtern der Raumordnungskonferenz (ROK) lief vom 12. bis 26. Juni 2020. Vorgängig wurden die Inhalte von Mobilität und Raum 2050 am 3. Juni 2020 vorgestellt. Die Konsultation hat insgesamt zu positiven Rückmeldungen geführt sowie zu Vorschlägen, mit denen bestimmte Teile des Dokuments verbessert werden konnten. Etwa der Teil zu den *Grundsätzen zur Verbindungsqualität differenziert nach Raumtypen*, bei denen die jeweiligen Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger präzisiert werden, beispielsweise die Rolle des Velo- und Fussverkehrs.

#### ***Zusammenarbeit mit Kantonen, Städten und Gemeinden***

Im Rahmen der Zusammenarbeit gemäss Artikel 18 RPV haben die Vertreterinnen und Vertreter von Kantonen, Städten und Gemeinden an den Treffen und den Workshops teilgenommen. Sie hatten die Möglichkeit, informell schriftlich Stellung zu nehmen. Zwischen Mai und Juli 2019 haben sämtliche Kantone und einige Gemeinden an verschiedenen Workshops teilgenommen, an denen der überarbeitete Teil Programm vorgestellt wurde. Im Herbst 2019 haben ebendiese Planungsakteure an einer Reihe von Workshops zu den Strategien für die Handlungsräume (Kapitel 6 des Sachplans Verkehr, Teil Programm) teilgenommen. Sie hatten ebenfalls Gelegenheit, zu den für diese Strategien vorgeschlagenen Inhalten Stellung zu nehmen. Ihre Bemerkungen und Anträge konnten zu einem grossen Teil berücksichtigt werden.

2020 waren drei weitere Treffen geplant, um den Inhalt der allgemeinen Kapitel (Kapitel 1 bis 5 des Sachplans Verkehr, Teil Programm) den Kantonen und den Gemeinden vorzustellen. Die ersten beiden Treffen konnten wie geplant stattfinden, doch der letzte Workshop musste infolge der COVID-19-Pandemie abgesagt werden. Die mehrheitlich Westschweizer Kantone, die an diesem dritten Workshop hätten teilnehmen sollen, haben ihre Stellungnahmen schriftlich eingereicht. An den Präsenzveranstaltungen wurde der Inhalt des Dokuments den Teilnehmenden vorgestellt, die anschliessend in Diskussionsgruppen ihre Bemerkungen und Anträge mitteilten.

Die Stellungnahmen, Bemerkungen und Anträge von Kantonen und Gemeinden haben stark zur Verbesserung des Dokuments beigetragen. Die allgemeine Ausrichtung des Dokuments wurde begrüsst, und die Bedürfnisse, die hinsichtlich der Vereinheitlichung der Präzisionsebenen bei den Entwicklungszielen und -strategien sowie in Bezug auf die Klärung der Rollen der verschiedenen Staatsebenen geäussert wurden, wurden berücksichtigt.

### 2.3 Anhörung der Kantone und Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von Artikel 19 RPV

Die Anhörung der Kantone und die Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 RPV) fand zwischen dem 15. September und dem 15. Dezember 2020 statt. Beim ARE sind 135 Stellungnahmen eingegangen. Sie stammen von schweizerischen Gemeinwesen (sämtliche Kantone sowie Verbände von Regionen, Städten und Gemeinden) und ausländischen Gemeinwesen (Nachbarländer) sowie von anderen öffentlichen, halbstaatlichen und privaten Organisationen. Verschiedenste Kreise und Bereiche haben sich vernehmen lassen, etwa die Wirtschaft, die Transporteure, die Interessenverbände und -organisationen der verschiedenen Verkehrsträger, der Landwirtschaft sowie Umweltschutzverbände. Die folgende Tabelle fasst die eingegangenen Stellungnahmen nach Art der Organisation zusammen (vgl. ebenfalls die vollständige Liste mit allen Namen im Anhang).

Art der Organisation	Anz. eingegangener Stellungnahmen
Kantone	27 (inkl. BPUK)
Städte und Gemeinden	11
Regionale Verbände	15
Politische Parteien	3
Andere Organisationen	72 Davon (wichtigste vertretene Bereiche): - Wirtschaft/Unternehmer: 15 - Öffentlicher Verkehr (Bahn und Strasse): 15 - Bauern: 9 - Motorisierter Individualverkehr: 6 - Luftfahrt: 5 - Umwelt: 5 - Stadt- und Raumplanung: 5 - Schifffahrt: 4 - Andere: 8
Privatpersonen	1
Stellungnahmen aus Nachbarländern	6

Die Ergebnisse der Anhörung der Kantone und der Mitwirkung der Bevölkerung gemäss Artikel 19 RPV werden in Kapitel 3 dieses Berichts vorgestellt.

## **2.4 Information der Kantone, parlamentarischen Kommissionen und Verbände**

Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat den Sachplan am 17. September 2020 der Plenarversammlung der Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) und am 20. Oktober 2020 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-N) vorgestellt. Während der Konsultation haben das ARE, das BAV und das ASTRA das Dokument an verschiedenen kantonalen Fachkonferenzen und bei verschiedenen Verbänden vorgestellt. Mehrere Parlamentarierinnen und Parlamentarier haben während der Wintersessions 2020 Klärungen verlangt und im Januar 2021 Vorstösse eingereicht.

Am 16. April 2021 fand ein Treffen mit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates (KVF-S) statt. Die Ergebnisse der Anhörung der Kantone sowie der Mitwirkung der Bevölkerung im Sinne von Artikel 19 RPV wurden diskutiert, und entsprechend punktuelle Anpassungen vorgenommen.

Überdies hat Bundesrätin Simonetta Sommaruga im September 2021 den Sachplanentwurf mit den Strassenverbänden und *economiesuisse* erörtert.

## 2.5 Zweite Anhörung der Kantone (Art. 20 RPV)

Vor der Verabschiedung durch den Bundesrat hatten die Kantone im 3. Quartal 2021 noch einmal die Möglichkeit, den überarbeiteten Entwurf von *Mobilität und Raum 2050*, Sachplan Verkehr, Teil Programm auf allfällige Widersprüche zu ihren vom Bund genehmigten Richtplan zu prüfen (Art. 20 RPV). Die Konsultation hat zwischen dem 28.06. und dem 16 August 2021 stattgefunden.

Die Stellungnahmen der Kantone sind zu einem überwiegenden Teil positiv. Die Kantone begrüßen, dass ein Grossteil ihrer Anträge, die sie im Rahmen der Anhörung nach Art. 19 RPV formuliert haben, aufgenommen wurde. Insbesondere wird gewürdigt, dass der Thematik Güterverkehr ein stärkeres Gewicht beigemessen wird.

Die Mehrheit der Kantone hat die Anpassungen zu dem in der Anhörung kritisierten Punkt der Verbindlichkeit der Festlegungen für die verschiedenen Staatsebenen als zufriedenstellend befunden, namentlich in Bezug auf Erläuterungen zur Verbindlichkeit in den Kapiteln 3.1, 3.2 und der Neustrukturierung der Grundsätze in Kapitel 4. Drei Kantone (ZG, TI, BE) äussern sich weiterhin teilweise kritisch in Bezug auf die Verbindlichkeit der Grundsätze zur Siedlungsentwicklung (Kap. 3.1) sowie zu den Verbindungsqualitäten (Kap. 3.2) bei der Prüfung der kantonalen Richtpläne und der Agglomerationsprogramme. Hier sei eine Formulierung zu wählen, die verdeutlicht, dass mittels Sachplan Verkehr nicht indirekt in die kantonalen Zuständigkeiten eingegriffen werden kann. Für dieses Anliegen konnte zusammen mit den betroffenen Kantonen eine Lösung gefunden werden indem die bestehende Formulierung angepasst wurde.

Weitere Widersprüche zu den kantonalen Richtplänen wurden bezüglich der Rolle der Nationalstrasse bei der Bewältigung lokaler Verkehre (Kapitel 4.2) sowie bei der Steuerung des MIV über die Parkierung (Kapitel 3.2) geltend gemacht (BL). Ebenso sieht der Kanton AR einen Widerspruch zum kantonalen Richtplan darin, dass im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern der Strassengüterverkehr gemäss GÜTG nicht gefördert werde (Kapitel 4.2). Dies sei in gewissen Räumen ohne Eisenbahnerschliessung notwendig. Hier wurden entsprechende Lösungen gefunden.

Die Rückmeldungen zu den Handlungsräumen (Kapitel 6) beziehen sich mehrheitlich auf nicht aufgenommene Infrastrukturvorhaben, nicht angesprochene Engpässe oder nicht thematisierte ÖV Angebotswünsche (AR, FR, GE, GL, GR, JU, TI, SO, VS). Diesen Anliegen kann nur teilweise entsprochen werden, da die Handlungsraumbeschriebe grundsätzlich nur die bereits in den STEP-Ausbauprogrammen beschlossenen Projekte in die Liste aufnimmt.

Überdies wird die Karte 1 (Basiskarte zur gewünschten räumlichen Entwicklung) gemäss den von den Kantonen eingebrachten Anliegen wenige und örtlich begrenzte Anpassungen erfahren (AR, FR, GE, SH, ZG).

AR, BL GR und ZG haben Widersprüche zu ihrem kantonalen Richtplan festgestellt. GR und ZG erwägen ein Bereinigungsverfahren falls Ihre Anträge nicht aufgenommen werden. Mit diesen beiden Kantonen wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden.

Es bestehen somit keine Differenzen zu den vom Bund genehmigten Richtplänen.



### **3. Ergebnisse der Anhörung der Kantone sowie der Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 19 RPV)**

#### **3.1 Allgemeine Anträge zum gesamten Teil Programm**

Zum Teil Programm des Sachplans Verkehr wurden mehrere allgemeine Bemerkungen und Anträge formuliert. Es sei darauf hingewiesen, dass das vom UVEK gewählte Vorgehen, d. h. die Beteiligung der Kantone und der Gemeinden an der Konzeption sowie die allgemeine Ausrichtung des Sachplans, viele positive Rückmeldungen bewirkt hat. Die BPUK, mehrere Kantone, der Schweizerische Städteverband und der Schweizerische Gemeindeverband haben die enge Zusammenarbeit mit den Kantonen, den Städten und den Gemeinden sowie die Art, wie die Ergebnisse dieser Zusammenarbeit anschliessend berücksichtigt wurden, sehr begrüsst. Sie sind der Ansicht, dass die Grundsätze und die Strategien für die Entwicklung, die im Sachplan enthalten sind, den in den Kantonen verfolgten Zielen für die Raumentwicklung entsprechen, und begrüssen die Tatsache, dass die Mobilität auf Ebene des Gesamtverkehrs betrachtet wird.

Die Kantone verfolgen grundsätzlich ähnliche Ziele wie sie auch im Sachplan formuliert sind. Sie unterstützen die Stossrichtung, die im Dokument vorgegeben wird, äussern sich aber auch kritisch zur Verbindlichkeit und weisen insbesondere darauf hin, dass die Inhalte zur Raumentwicklung nicht über die Befugnisse der Kantone in diesem Bereich hinausgehen sollten.

*Die Grundsätze im Zusammenhang mit der gewünschten Raumentwicklung nach Raumtypen sind für die Bundesbehörden verbindlich und dienen als Diskussionsgrundlage für den Austausch mit den Kantonen. Der Umfang der Grundsätze und Strategien in Kapitel 4 des Sachplans Verkehr, Teil Programm wurde angepasst.*

Die Reaktionen der Verbände zeugen von stärker polarisierten Positionen: Einerseits erachten ökologische Kreise den Sachplan hinsichtlich der Umwelt- und Klimaziele und der Massnahmen zur Verkehrsvermeidung als zu mutlos, während die Automobilverbände der Meinung sind, dass der Inhalt des Sachplans im Bereich der Verkehrspolitik demokratisch nicht legitimiert sei, da die Wahl der Verkehrsmittel übertrieben eingeschränkt werden solle. Sie glauben zudem, dass der Sachplan Entscheidungen zur Internalisierung externer Kosten vorgegreife. Diese Punkte wurden auch in mehreren parlamentarischen Vorstössen vorgebracht.

*Der Sachplan befindet sich zwischen den verschiedenen Vorschlägen, sodass sich grundlegende Änderungen nicht rechtfertigen lassen. Allerdings sollen die Bedenken im Hinblick auf die Verbindlichkeit des Sachplans (vgl. auch weiter oben) berücksichtigt werden.*

Weitere Stellungnahmen oder parlamentarische Interpellationen rufen zur einer besseren Berücksichtigung der Potenziale auf, die durch den technologischen Fortschritt entstehen, sowie zum stärkeren Einbezug des Güterverkehrs (auch unterirdisch), der Luftfahrt, der Schifffahrt und der Seilbahnen auf. Des weiteren verdienen die finanziellen Folgen und die wirtschaftlichen Aspekte mehr Aufmerksamkeit.

*Die Inhalte im Zusammenhang mit diesen verschiedenen Themen wurden geprüft und manchmal anhand der diversen Bemerkungen präzisiert. Die folgenden Kapitel dieses Berichts geben an, wie mit den Anträgen verfahren wurde.*

Die folgende Tabelle stellt die allgemeinen **Anträge**, die zum gesamten Teil Programm des Sachplans Verkehr formuliert wurden, detaillierter vor. In den folgenden Kapiteln (3.2 bis 3.8) werden die Anträge präsentiert und es wird auf ihre Behandlung anhand der Kapitel des Sachplans Verkehr, Teil Programm eingegangen.

**Hinweis:** Es ist zu präzisieren, dass die Bemerkungen und Anträge, die im Rahmen der Anhörungen formuliert wurden, in den entsprechenden Kapiteln nicht einzeln, sondern zusammengefasst behandelt wurden.

### **Kompetenzverteilung, Verbindlichkeit und Legitimität des Sachplans**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Die Stossrichtung des Sachplans Verkehr, Teil Programm wird begrüsst. Mehrere Kantone und Organisationen bemerken, dass sie ähnliche Ziele wie im Sachplan Verkehr, Teil Programm verfolgen. Sie äussern sich aber auch kritisch zu der Verbindlichkeit und der Kompetenzverteilung der drei Staatsebenen im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung. Eine Verbesserung der Kommunikation zwischen den Staatsebenen wird ebenfalls gefordert.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BPUK</li> <li>• Kanton AR</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Kanton GL</li> <li>• Kanton GR</li> <li>• Canton NE</li> <li>• Kanton SH</li> <li>• Canton VS</li> <li>• BFU</li> <li>• HEV</li> <li>• Seilbahnen Schweiz</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die verbindlichen Inhalte wurden überprüft und entsprechend angepasst. Die vorgeschlagenen Zusammenarbeitsformen sind in Kap. 4.4, in Kap. 5 und in Anhang 5 dargestellt.
Der überarbeitete Sachplan Verkehr, Teil Programm ist nicht demokratisch legitimiert. Es muss eine parlamentarische Behandlung und ein systematischer Einbezug privater Akteure stattfinden. Die Bedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft werden nicht ausreichend berücksichtigt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AEROSUISSE</li> <li>• AGVS</li> <li>• ASTAG</li> <li>• Automobil Club der Schweiz</li> <li>• auto-schweiz</li> <li>• CCIG</li> <li>• CP</li> <li>• economiesuisse</li> <li>• FMS</li> <li>• Infra Suisse</li> <li>• Schweizerischer Baumeisterverband</li> <li>• SGV</li> <li>• strasseschweiz / routesuisse</li> <li>• Swiss International Air Lines AG</li> <li>• VAP</li> </ul>	Kenntnisnahme. Die Anpassung und Verabschiedung des Sachplans Verkehr, Teil Programm erfolgt gemäß Raumplanungsverordnung (Art. 17 bis 21). Der Sachplan Verkehr, Teil Programm gibt den Rahmen für eine verkehrsträgerübergreifende, mit Raum und Umwelt abgestimmte Mobilitätsentwicklung vor. Dieses Zielbild erfährt insbesondere mit den STEP-Ausbausritten sowie im Programm Agglomerationsverkehr weitere Konkretisierungen. Diese werden vom Parlament beraten und beschlossen. Folglich greift der Sachplan Verkehr, Teil Programm konkreten Entscheidungen auf nachgelagerter Ebene nicht vor, sondern überlässt diese der parlamentarischen Diskussion und Verabschiedung.

<p>Es braucht eine Regulierungsfolgenabschätzung: Gemäss den RFA-Richtlinien des Bundesrates, besteht grundsätzlich die Verpflichtung bei sämtlichen Rechtssetzungsvorhaben des Bundes eine Analyse der volkswirtschaftlichen Auswirkungen vorzunehmen und in ökonomischen Dimensionen (Kosten, Nutzen, Verteilungswirkungen) darzustellen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• economiesuisse</li> <li>• SGV</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Gemäss Artikel 1.2 Absatz 1 der RFA-Richtlinien sollen diese bei sämtlichen Rechtssetzungsvorhaben des Bundes auf allen Stufen Anwendung finden. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm, ist kein Rechtssetzungsakt, weshalb die RFA-Richtlinien nicht zur Anwendung kommen.</p>
---	---	---

### Prozess

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
<p>Verschiedene Vorschläge zur Neugliederung des UVEK, der Infrastrukturteile des Sachplans Verkehr, Teil Programm und der STEP-Programme werden eingebracht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton NW</li> <li>• EBS</li> <li>• SOB</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>
<p>Die Zeithorizonte des Sachplans Verkehr, Teil Programm (2050) und des Ausbauschnitts STEP 2035 für die Bahninfrastruktur vereinheitlichen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alprail</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm ist ein übergeordneter Rahmen mit längeren Zeithorizont als die Ausbauprogramme.</p>

### Raum- und Verkehrsplanung

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
<p>Raum- und Verkehrsplanung sollten nicht als verschiedene Disziplinen dargestellt werden. Die Verkehrsplanung ist ein integraler Bestandteil der Raumplanung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm dient dazu eben diese Verbindung zwischen Raum- und Verkehrsplanung herzustellen.</p>
<p>Im Zusammenspiel Raumplanung – Verkehrsplanung ist das Primat der Raumplanung zu verankern und die Verkehrsplanung soll zukünftig einen Beitrag an die Erfüllung der raumplanerischen Ziele leisten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• SP Schweiz</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm berücksichtigt die bestehenden Grundlagen des Bundes punkto Raumentwicklung, insbesondere das Raumkonzept Schweiz. Die kantonale Richtplanung wird gemäss dem Grundsatz der Gegenseitigkeit (oder Gegenstromprinzip) einbezogen.</p>
<p>Die für die Entwicklung und die Integration der verschiedenen Mobilitätsharingangebote in die Planung notwendigen Rahmenbedingungen schaffen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TCS</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Der Antrag liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>

Die neuen Entwicklungen durch die Corona-Pandemie (Ausbau der Möglichkeiten von Homeoffice) als Strategie zur Verkehrsvermeidung zu fördern.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenpeace</li> <li>• Mybuxi</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• SES</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Dieser Aspekt wird in Kapitel 4.2 (V4) behandelt und expliziter formuliert.
Massnahmen zur Sanierung/Instandstellung der Infrastruktur sind im Sachplan Verkehr, Teil Programm zu definieren und die Prioritäten unter Berücksichtigung der kantonalen Richtpläne und des Raumkonzepts Schweiz festzulegen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EspaceSuisse</li> <li>• Gruppo regionale Ticino</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm (Kap. 4.3) legt die Grundsätze und die Strategien in diesem Bereich fest. Er berücksichtigt die bestehenden Grundlagen des Bundes punkto Raumentwicklung, insbesondere das Raumkonzept Schweiz. Die kantonale Richtplanung wird gemäss dem Grundsatz der Gegenseitigkeit (oder Gegentromprinzip) einbezogen.

**Güterverkehr / unterirdischer Verkehr**

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Verstärkte Berücksichtigung des Güterverkehrs: Drehscheiben für den Güterverkehr, Logistikstandorte, KV-Umschlaganlagen und City-Logistics sollten im Sachplan Verkehr, Teil Programm erwähnt und in den jeweiligen Handlungsräumen verortet werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Canton VD</li> <li>• Canton VS</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• SP Schweiz</li> <li>• ASTAG</li> <li>• CFS</li> <li>• economiesuisse</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• SBB</li> <li>• SES</li> <li>• TCS</li> <li>• VAP</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Es wurden verschiedene Ergänzungen und Präzisierungen vorgenommen, die in den folgenden Unterkapiteln dieses Dokuments näher erläutert werden (z. B. Zielbild für Güterverkehr in Kapitel 3; neuer Grundsatz V2 in Kap. 4.3). Die Verortung dieser verschiedenen Infrastrukturen liegt jedoch nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Der Bezug zwischen dem Sachplan Verkehr, Teil Programm und dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ist besser hervorzuheben.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	Antrag angenommen.
Das Verlagerungsziel für den alpenquerenden Schwerverkehr ist im Text explizit zu nennen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Das Verlagerungsziel ist explizit erwähnt (Kap. 2, Kap. 4).
Verstärkte Berücksichtigung des unterirdischen Gütertransports.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• CST</li> </ul>	Antrag angenommen. Ergänzungen wurden vorgenommen.
«SwissMetro-Neue Generation» für den öffentlichen InterCity -Verkehr als Option aufzunehmen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SwissMetro-NG</li> <li>• Oetterli, Stohler und Suter</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Es werden keine spezifischen Projekte erwähnt.

**Luftfahrt**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Verstärkte Berücksichtigung der Luftfahrt. Der Platz der General Aviation im Gesamtverkehrssystem muss gewürdigt werden. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm muss auch technologieoffen sein; es fehlen z. B. Aussagen über Drohnen oder die Möglichkeit, dass sich Luftfahrzeuge dereinst ohne fossile Treibstoffe bewegen könnten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZH</li> <li>• Aero Suisse</li> <li>• economiesuisse</li> <li>• Swiss International Air Lines AG</li> </ul>	<p>Antrag angenommen.</p> <p>Allgemeine Ergänzungen wurden in den Kapiteln 2.2 und 3.2 vorgenommen.</p> <p>Eine Präzisierung im Zusammenhang mit den technologischen Fortschritten wurde in Kapitel 2 vorgenommen. Der Grundsatz V4 (V5 in der überarbeiteten Fassung) in Kapitel 4.2 enthielt bereits die Grundsätze und Strategien des Bundes in diesen Bereichen.</p>
Es fehlt eine Berücksichtigung der internationalen Personen- und Warenflüsse, für die der Luftverkehr häufig die einzige Alternative darstellt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aero Suisse</li> <li>• economiesuisse</li> <li>• Swiss International Air Lines AG</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt.</p> <p>Die Aspekte, die in die Kompetenzbereiche des Sachplans Verkehr, Teil Programm fallen, sind in Kapitel 4.2 bereits enthalten (Grundsatz V4 ist neu V5).</p>
Störend sei, dass der Entwurf einerseits stipuliert, die freie Verkehrsmittelwahl sei unbestritten, gleichzeitig wird aber in Bezug auf den Luftverkehr festgehalten, dass der Bund sich dafür einsetze, dass die Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagert werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Swiss International Air Lines AG</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt.</p> <p>Die Erreichbarkeit ist dank neuer und kombinierter Mobilitätsformen gewährleistet. Kapitel 4.4 wurde hingegen in Bezug auf die freie Mobilitätswahl präzisiert (Grundsatz V4 ist neu V5).</p>

**Schifffahrt**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Stärkerer Einbezug der Schifffahrt, sowohl für den Gütertransport als auch für die Personenbeförderung. Konkrete Vorschläge sind auch für eine Entwicklung der Flussschifffahrt auf Rhein und Aare zu formulieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ABAZE</li> <li>• ASNAV</li> <li>• SBSV</li> <li>• VWR</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen.</p> <p>In den Kapiteln 2, 3.2, 3.3 und 4.2 wurden beispielsweise Ergänzungen vorgenommen.</p> <p>Die Vorschläge zur Entwicklung liegen jedoch nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>
Zwei Hafenprojekte zur Entlastung des Hafens Basel werden vorgeschlagen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VWR</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>
Im Hinblick auf den Betrieb von emissionsfreien Schiffen müssten die Quaianlagen zu Energiehubs werden (Verteilung von Strom und/oder Wasserstoffenergie und Produktion über die Einbindung von Solartechnologien).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ABAZE</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Antrag liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>

**Seilbahn**

Berücksichtigung der Seilbahnen im allen Teilen des Sachplans Verkehr, Teil Programm	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seilbahn Schweiz</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Gewisse Kapitel wurden ergänzt
--	--	---

**Baukultur**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Bessere Berücksichtigung der Baukultur im Zusammenhang mit der Errichtung von Verkehrsinfrastruktur.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> <li>• SIA</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Kapitel 1.1 und 4.3: Ergänzungen zu den allgemeinen Zielen zur städtischen Qualität und zur Landschaftsqualität.

**Umwelt**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Herausforderungen bezüglich Umwelt und Klima müssen verstärkt einbezogen werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Canton NE</li> <li>• Canton VD</li> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• SCNAT</li> <li>• SES</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen und bereits teilweise berücksichtigt. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm befasst sich mit dem Gesamtverkehrssystem und dessen Abstimmung auf die Raumentwicklung und die ökologischen Herausforderungen. Relevante Umwelt- und Klimaaspekte im Zusammenhang mit der Planung der Verkehrsinfrastruktur werden vertieft, vor allem in den Kapiteln 2.3 und 4.3. Eine weitere Vertiefung der klimatischen Herausforderungen würde die Kompetenzbereiche des Sachplans Verkehr, Teil Programm übersteigen. Ein Verweis auf die Klimastrategie 2050 des Bundes wurde hinzugefügt.
Massnahmen, die Umweltbelastungen vermeiden, sollen solchen vorgezogen werden, die solche Belastungen nur ausgleichen sollen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Die Entwicklungsstrategien und die Handlungsgrundsätze, die in Kapitel 4.3 vorgestellt werden, sollen – soweit wie möglich – Umweltbelastungen vermeiden.

<p>Die von der Verkehrsinfrastruktur verursachten Beeinträchtigungen von Biotopen, Gewässern und Landwirtschaftsflächen müssten besser berücksichtigt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Bauernverband Uri</li> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• LBV</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• SBV</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• SCNAT</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• ZBV</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen und bereits teilweise berücksichtigt. Die entsprechenden Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze werden in Kapitel 4.3 vorgestellt. Bei der Detailplanung sind die spezifischen Fragen zu klären.</p>
<p>Die Frage der Energieeffizienz wird nur passiv angegangen. Sie müsste aktiv behandelt und als Hebel betrachtet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VÖV</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen und bereits teilweise berücksichtigt. Die Rolle der Energieeffizienz als Hebel wird vom Bund anerkannt. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm empfiehlt z. B., die «Potenziale zur Erhöhung der Energieeffizienz» zu nutzen. Die Schaffung von «Anreizen zur Steigerung der Energieeffizienz» wird befürwortet.</p>
<p>Für Stellen, an denen nicht auf Verkehrsinfrastrukturen verzichtet werden kann, sind klare Bau- und Unterhaltsstandards zu entwickeln.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• SP Schweiz</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm gibt den Rahmen und die Leitlinien vor. Detaillierte Bau- und Unterhaltsstandards würden den Rahmen des Sachplans Verkehr, Teil Programm sprengen. Auf nationaler Ebene fehlen die Grundlagen dafür.</p>
<p>Terminologie: Die Verwendung der Begriffe «Umwelt» und «Landschaft» prüfen und ggf. anpassen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Aus Gründen der Kohärenz und der Lesbarkeit wurde darauf verzichtet, den Begriff «Umwelt» systematisch durch «Landschaft und Biodiversität» zu ersetzen. Der Begriff «Umwelt» wird allgemein verwendet und schliesst die beiden anderen Begriffe mit ein.</p>

**Technologische Fortschritte**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Bessere Berücksichtigung der Herausforderungen im Zusammenhang mit den neuen Technologien.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> <li>• Canton VD</li> <li>• CP</li> <li>• economiesuisse</li> <li>• Swiss eMobility</li> <li>• VÖV</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Das Zielbild Mobilität und Raum 2050 wird mit einer Aussage zu neuen Technologien präzisiert.
Bessere Berücksichtigung bestimmter Verkehrsträger und -mittel, etwa des Vakuumtransports oder des motorisierten Individualverkehrs mit neuen Antrieben.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• AGVS</li> <li>• Automobil Club der Schweiz</li> <li>• auto-schweiz</li> <li>• Eurotube</li> <li>• FMS</li> <li>• strasseschweiz / routesuisse</li> <li>• TCS</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Planung der Ladeinfrastruktur für die neuen Antriebsarten wurde in die Entwicklungsstrategien integriert (Kap. 4).
Den möglichen Rebound-Effekt der Digitalisierung berücksichtigen (erleichterter Zugang zur Mobilität, der zu einem Angebotsausbau führen würde).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• SP Schweiz</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Die Frage der Rebound-Effekte in Bezug auf die technologischen Fortschritte wurde bereits in Kapitel 2 erwähnt. Zudem wird Verkehrsvermeidung in Kapitel 4.2 behandelt.

**Finanzierung**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Das Risiko einer Schwächung der Finanzierungsquellen (CO <sub>2</sub> -Abgabe), die nicht im Einklang mit der Energiepolitik stehen, wird erwähnt. Es sind überdies verschiedene abweichende Bemerkungen vorhanden zur Strategie zur Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur. Einige legen den Fokus auf die Anreize für eine Verkehrsverlagerung, die anderen setzen auf die Transparenz der Marktpreise, um die individuelle Wahl zu erleichtern.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Città di Lugano</li> <li>• economiesuisse</li> <li>• EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Herausforderungen der Finanzierung werden nun im Kapitel 2.2 diskutiert. Die Festlegung einer Strategie für die Finanzierung der Infrastruktur liegt jedoch nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Die Finanzierung multimodaler Angebote ist zu prüfen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VÖV</li> </ul>	Kenntnisnahme. Der Antrag liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Eine Unterstützung des Bundes für die Mobilitätsangebote in peripheren Regionen und Berggebieten wird gefordert.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	Kenntnisnahme. Der Antrag liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.



### 3.2 Stellungnahmen zum Kapitel 1 Einleitung

Die Anträge zu Kapitel 1 des Sachplans Verkehr, Teil Programm wurden nachfolgend nach Unterkapitel und nach Thema zusammengestellt.

#### Kapitel 1.1 Ziel und Zweck

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Verschiedene Ergänzungsvorschläge bezüglich möglicher Infrastrukturausbauten. Der Ansatz, Infrastrukturen nicht systematisch nachfrageorientiert auszubauen, wird unterstützt. Dieser Ansatz sollte jedoch nicht im Widerspruch zum Ziel der Verkehrsverlagerung stehen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BPUK</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Kanton GL</li> <li>• Kanton GR</li> <li>• Kanton SH</li> <li>• Kanton TG</li> <li>• SOB</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm zeigt die Grundsätze und Strategien auf, die bei der Verkehrsinfrastrukturplanung zu berücksichtigen sind (insbesondere Kapitel 4). Eine Ergänzung in diesem Sinne wurde in Kapitel 1 vorgenommen.
Verschiedene Ergänzungsvorschläge zu den Zielen des Sachplans Verkehr, Teil Programm. Die Festlegung von quantitativen Mobilitäts- und Verkehrszielen wird ebenfalls gefordert.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• BPUK</li> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Kanton GL</li> <li>• Kanton GR</li> <li>• Kanton SH</li> <li>• Canton VD</li> <li>• Canton VS</li> <li>• SSV</li> <li>• VÖV</li> <li>• SCNAT</li> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Ergänzungen wurden hinsichtlich Erreichbarkeit, lenkender Massnahmen, Baukultur und des Raumkonzept Schweiz (in Kap. 1.2) vorgenommen. Es fehlen jedoch die Grundlagen für quantitative Ziele auf nationaler Ebene. Der Bund formuliert in diesem Bereich Strategien und Grundsätze (siehe Kap. 4).
Zusätzlich bereitgestellte Kapazitäten erzeugen Mehrverkehr bzw. eine zusätzliche Nachfrage. Dieser Aspekt soll bei der Weiterentwicklung der Infrastrukturen verstärkt berücksichtigt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton UR</li> <li>• CerclAir</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen und bereits teilweise berücksichtigt. Der Umgang mit der Nachfrage und das Thema der lenkenden Massnahmen, wird in Kapitel 4 V4 behandelt und wurde präzisiert.
Eine verstärkte Zusammenarbeit mit Städten und Gemeinden erwähnen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SSV</li> <li>• VÖV</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt.
Die Begriffe "Umwelt" und "Lebensqualität" sollten angepasst oder ergänzt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> <li>• SOB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Die verwendeten Begriffe sind klar genug und es muss mit den Begriffen möglich sein in allen Kapiteln die Konsistenz zu wahren.

**Kapitel 1.2 Stellenwert und Geltungsbereich**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
<p>Den Umfang und den Anwendungsbereich für den Sachplan Verkehr, Teil Programm (Verbindlichkeit für alle Behörden) sowie dessen Auswirkungen auf die Kompetenzverteilung zwischen den Staatsebenen überdenken.</p> <p>Der Sachplan Verkehr, Teil Programm sollte für die Gemeinden ausserhalb des Rahmens der Agglomerationsprogramme nicht verbindlich sein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• AG Berggebiet</li> <li>• Region Toggenburg</li> <li>• AGVS</li> <li>• auto-schweiz</li> <li>• Espace mobilité</li> <li>• FMS</li> <li>• SAB</li> <li>• strasseschweiz / routesuisse</li> <li>• Wirtschaftskammer Baselland</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen.</p> <p>Der Sachplan Verkehr, Teil Programm bewirkt keine neue Kompetenzverteilung zwischen den Staatsebenen.</p> <p>Die Sachpläne sind gemäss Artikel 22 RPV für die Behörden auf allen Ebenen verbindlich. Diese Bestimmung gilt ausserhalb von Agglomerationsprogrammen auch für die Gemeinden.</p>
<p>Weitere Grundlagen erwähnen, etwa das Raumkonzept Schweiz, die Strategie Biodiversität Schweiz, die Bodenstrategie Schweiz oder die Langfristige Klimastrategie 2050.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AI</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pro Nautura</li> <li>• SCNAT</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen.</p> <p>In Kapitel 1 wird das Landschaftskonzept Schweiz bereits erwähnt. Neu werden in Kapitel 2 die Strategie Biodiversität Schweiz und die Langfristige Klimastrategie 2050 genannt (die Bodenstrategie Schweiz wurde bereits erwähnt).</p>
<p>Der überarbeitete Sachplan Verkehr, Teil Programm darf sich nicht auf die bereits validierten Richtpläne oder auf die laufenden Agglomerationsprogramme auswirken.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Berücksichtigung von Richtplänen und Agglomerationsprogrammen wird gemäss dem Grundsatz des Gegenstromprinzips gewährleistet.</p>
<p>Die Überarbeitung des Sachplans Verkehr, Teil Programm mit den Anpassungen der Infrastruktureile koordinieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SG</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Sachplan Verkehr, Teil Programm wird bei der Anpassung der Infrastruktureile berücksichtigt, um die Koordination zu gewährleisten.</p>

### 3.3 Stellungnahmen zum Kapitel 2 *Entwicklungen und Herausforderungen*

Die Anträge zu Kapitel 2 des Sachplans Verkehr, Teil Programm wurden nachfolgend nach Unterkapitel und nach Thema zusammengestellt.

#### **Kapitel 2.1 Räumliche Entwicklung**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Die Einschätzung des Bundes zum Handlungsbedarf und den dargelegten Stossrichtungen (Fokussierung auf Vernetzung, ökologische Tragfähigkeit, Finanzierbarkeit) wird geteilt. Insbesondere wird der Grundsatz, dass die Kapazitätserweiterung gegenüber der Reisezeitreduktion Vorrang hat, gestützt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton AG</li> </ul>	Kenntnisnahme.
Belastungsspitzen müssen gebrochen werden. Dazu trägt z.B. das Modell des Homeoffice wesentlich bei. Die Corona-Krise hat gezeigt, dass Homeoffice funktioniert (es handelt sich hierbei mehr um eine Frage des Mentalitätswandels und der Unternehmenskultur als der technischen Möglichkeiten). Dieser Trend muss weiter genutzt und unterstützt werden. Investitionen in Homeoffice u.ä. sind wesentlich kosteneffizienter als Investitionen in Bahn- oder Strasseninfrastrukturen	<ul style="list-style-type: none"> <li>SAB</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm wird summarisch darauf hinweisen.
Mit Massnahmen der Berggebietspolitik / Regionalpolitik müssen möglichst Arbeitsplätze in peripheren Regionen gehalten und gefördert werden und so Pendlerströme in die Zentren vermieden werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>SAB</li> </ul>	Kenntnisnahme. Antrag liegt ausserhalb des Kompetenzbereichs des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Der Begriff «hinreichende Erschliessung» der Regionalzentren ist zu konkretisieren, dass die Regionalzentren ihre Aufgabe als intermodale Verkehrsknoten – zwecks Bündelung der Verkehrsnachfrage vom ländlichen Raum in die Agglomerationen – wahrnehmen können.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton SH</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Antrag entspricht nicht der Flughöhe des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
«Je höher die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte eines Ortes ist, desto grösser ist der Anteil der in der Schweiz mit dem ÖV zurückgelegten Kilometer.» Angeben, welche Parameter es braucht, um eine gewisse Zentralität zu erreichen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>VÖV</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Prinzipien zur Siedlungsverdichtung bzw. Siedlungsentwicklung nach innen sind in Kapitel 3 und 4 hinreichend abgehandelt.

<p>Ob die weiter fortschreitende Zentralisierung in den Städten tatsächlich eine (lineare) Fortschreibung finden würde, ist aus unserer Sicht auch ohne diese Pandemieerfahrung fraglich, da die Wohnkosten in den Metropolitanregionen die finanzielle Tragbarkeit für zunehmend grössere Bevölkerungsschichten übersteigt. Auch gibt es einen Teil der Bevölkerung, der das rationale Paradigma der inneren Verdichtung aus emotionalen oder sozialen Motivationen ablehnt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mybuxi</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Antrag liegt ausserhalb des Kompetenzbereichs des Sachplans Verkehr, Teil Programm</p>
<p>Eine „abgestufte Grundversorgung“ widerspricht gerade dem Gedanken der Grundversorgung. Denn mit der Grundversorgung soll allen Bevölkerungsgruppen und Landesteilen (inkl. Berggebiete, ländlichen Räume und Tourismuszentren) eine gleiche Chance eingeräumt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> <li>• SBV</li> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• LBV</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• Bauernverband Uri</li> <li>• ZBV</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Eine abgestufte Grundversorgung widerspricht nicht einer hinreichenden Erschliessung der Berggebiete, der touristischen Zentren und der ländlichen Räume.</p>
<p>«Das prozentual stärkste Wachstum hatte die Luftfahrt zu verzeichnen: Das Passagiervolumen auf Schweizer Flughäfen hat sich zwischen 2004 und 2018 verdoppelt»: Der Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln ist grundsätzlich nicht relevant, da der Luftverkehr im Gegensatz zu den anderen Verkehrsträgern international ausgerichtet ist. Diese Zahlen lassen sich anhand des Bevölkerungswachstums sowie von ökologischen und sozialen Massnahmen erklären. Ausserdem befindet sich der Luftverkehr momentan in einer Krise. Der Satz «Die grössten Herausforderungen stellen die bereits in naher Zukunft absehbaren Kapazitätsengpässe bei den Landesflughäfen dar.» müsste daher präzisiert werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aéroport International de Genève</li> <li>• Kanton SH</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Inhalte der beiden Sätze werden präzisiert.</p>

<p>In diesem Teil des Dokuments könnte ein Absatz hinzugefügt werden, der sich mit der Rolle befasst, die der Sachplan Verkehr, Teil Programm bei der Entwicklung des Mobilitätsverhaltens im Hinblick auf den Bedarf eines ökologischen Wandels spielen müsste (Trendwende).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> <li>• mybuxi</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen und bereits teilweise berücksichtigt. Die zu erreichenden Ziele werden im Zielbild formalisiert (Kapitel 3). Die Rolle, die der Sachplan Verkehr, Teil Programm bei den Interaktionen zwischen Infrastruktur, Verkehr und Mobilität spielt, wird in Kapitel 1 erwähnt.</p>
<p>Dieses Kapitel müsste weitere Möglichkeiten hervorstreichen, die über die Infrastrukturmassnahmen hinausgehen, indem Massnahmen vorgeschlagen werden, die eine Trendwende bei den zunehmend längeren zurückgelegten Strecken bewirken sollen, indem sie bei der Verkehrsnachfrage ansetzen (und z. B. bei der Frage der Telearbeit, des Belegungsgrads von Fahrzeugen, der Ausdehnung der Arbeitszeiten).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• SSV</li> <li>• SOB</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. In Kapitel 3 werden Massnahmen vorgeschlagen. Einige Formulierungen wurden angepasst.</p>
<p>Die fast «mechanische» Verbindung zwischen dem Bevölkerungswachstum und der steigenden Mobilitätsnachfrage trägt weder der Entwicklung bei der Telearbeit noch der Alterung der erwerbstätigen Bevölkerung Rechnung, deren Anteil zurückgehen dürfte. Dieser Bezug ist daher fraglich.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ABAC</li> <li>• mybuxi</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Einige Formulierungen wurden nuanciert, so dass dieser Bezug nicht mehr mechanisch erscheint.</p>
<p>Mobilitätsbedürfnisse resultieren aus der Verknüpfung von Aktivitätsbedürfnissen. Sind diese weit voneinander entfernt, braucht es hohe Geschwindigkeiten. Mit den raumplanerischen Zielen «Nutzungsmischung» und «Stadt der kurzen Wege» sollte die Geschwindigkeit als Mobilitätsbedürfnis an Bedeutung verlieren. Hinweis: Wir empfehlen das Mobilitätsbedürfnis «Geschwindigkeit» durch «Teilnahme an Aktivitäten» zu ersetzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton UR</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• CerclAir</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Der Satz wird teilweise angepasst.</p>

<p>Die Agglomerationsgürtel dehnen sich immer mehr aus, zwischen den Agglomerationen wurden grossflächige Lagerhallen aufgestellt, von denen aus die Verteilung der Güter über immer grössere Distanzen erfolgt und in den Innenstädten ist die Siedlungsverdichtung nach innen noch nicht überall gelungen. An den City-Rändern wurden in den letzten Jahren massenhaft Bürokomplexe erstellt. Deren Nutzen und Sinnhaftigkeit wird angesichts der sich wandelnden Arbeitsformen ernstlich in Frage gestellt. Die Frage stellt sich, ob diese Gebäude anders genutzt werden können.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Die Frage kann nicht im Sachplan Verkehr, Teil Programm geklärt werden.</p>
<p>«In peripher gelegenen Gebieten im alpinen Raum, im Jura und in den entlegeneren Gebieten des Mittellandes ist jedoch mit einem eher moderaten Wachstum oder einer stagnierenden Bevölkerung zu rechnen»: Der Satz ist sollte aufgrund der aktuellen Entwicklungen (vermehrt Trend für Wohnen auf dem Land) zu relativieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SOB</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Der Satz wird teilweise umformuliert.</p>
<p>«Bei der Koordination von Mobilität und Siedlungsentwicklung sind die Bedürfnisse der Gesellschaft und der Wirtschaft ausgewogen zu berücksichtigen»: mit «Umwelt» ergänzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Der Satz wurde entsprechend ergänzt.</p>
<p>Die konzessionierten Transportunternehmen (KTU) haben nur eingeschränkten unternehmerischen Freiraum, da sie überwiegend im abgeltungsberechtigten Verkehr tätig sind. Gleichzeitig sollen die KTU innovativ sein, um sich im Sinne einer nachhaltigeren Mobilität einsetzen zu können, wofür ihnen jedoch die politischen, institutionellen und finanztechnischen Handlungsspielräume fehlen. Hier bedarf es der Klärung ihrer zukünftigen Rolle und Anpassung der Rahmenbedingungen, damit sie sich mit diesen Themen befassen können.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SOB</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>

**Kapitel 2.2 Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Wir begrüßen die Zielsetzung der effizienten Benutzung des Bestands, weil so die Eingriffe in die Landschaft möglichst klein gehalten werden können.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SCNAT</li> </ul>	Kenntnisnahme.
Die wirtschaftlichen Herausforderungen der Entwicklung des Gesamtverkehrssystems werden in der Vorlage vermisst und es wird empfohlen, diesbezüglich Aussagen zu ergänzen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden ergänzt.
Paradigma des Mobilitätswachstums soll in Frage gestellt werden - Mobilität könnte durch folgende Massnahmen eingeschränkt werden: Verhaltensänderung, Förderung Homeoffice, Spitzen brechen, Förderung Arbeitsplätze in peripheren oder ländlichen Regionen um das Pendeln zu reduzieren, Förderung dezentraler Mobilitätsangebote.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• EBS</li> <li>• Eurotube</li> <li>• mybuxi</li> <li>• Region</li> <li>• SAB</li> <li>• SGV</li> <li>• Toggenburg</li> <li>• VAP</li> </ul>	Antrag angenommen. Mehrere Aussagen des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden dahingehend noch etwas verstärkt.
Der ÖV auf der Strasse, neue Angebote wie Rufbus, Ruftaxi müssen weiter ausgebaut werden, dafür sind auch neue Betriebskonzepte ins Auge zu fassen. Es gilt, die Chancen (auch auf die Effizienz des Gesamtverkehrssystems und auf die Klimaziele) der neuen Technologien (inkl. Wasserstoff und Vakuumtransport), der Digitalisierung (inkl. Big Data), der Sharing Economy und der neuen Arbeitsformen zu erwähnen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm muss in diesen Bereichen ambitionierter sein.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• EBS</li> <li>• Eurotube</li> <li>• mybuxi</li> <li>• Region</li> <li>• SAB</li> <li>• SGV</li> <li>• Toggenburg</li> <li>• VAP</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Gewisse Aussagen zum Thema werden schon im Sachplan Verkehr, Teil Programm formuliert. Sie werden ergänzt.
Es muss auf die Potenziale sowie Grenzen des automatisierten Fahrens (Rebound-Effekt) hingewiesen werden und die Problematik der (staatlichen) Steuerung muss behandelt werden. Zudem stellt sich die Frage der Akzeptanz der künftigen Passagiere.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• EBS</li> <li>• mybuxi</li> <li>• SES</li> </ul>	Kenntnisnahme. Liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.

<p>Engpässe entstehen heute vor allem aufgrund der schwachen Auslastung von Fahrzeugen und der Spitzenauslastung.</p> <p>Grundsätzlich steht mehr als genug Kapazität im MIV wie im öV zur Verfügung, sowohl bezüglich der Infrastruktur wie bezüglich der Menge der Fahrzeuge. Das Problem liegt heute in der zeitlichen Verteilung der Nutzung.</p> <p>Zudem erachten wir die Kopplung von Bahn oder starken Buslinien mit einem on demand Flächenangebot für die Feinverteilung als Königsweg im Raum ausserhalb der Zentren der Städte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• mybuxi</li> <li>• SOB</li> </ul>	<p>Antrag bereits teilweise berücksichtigt.</p> <p>Aussagen dazu werden schon im Sachplan Verkehr, Teil Programm formuliert.</p>
<p>Der Handlungsbedarf aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt von Abstellanlagen und Werkstätten ist in Kapitel 2.4 aufzuzeigen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	<p>Antrag angenommen.</p> <p>Das Kapitel U3 wurde dementsprechend ergänzt.</p>
<p>Die Bündelung von Glasfaserleitungen, Elektrizitätsleitungen, Wasserleitungen, Velowegen usw. mit Strasse und Schiene bietet noch ein grosses Potenzial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt.</p> <p>Aussagen dazu werden schon im Sachplan Verkehr, Teil Programm formuliert.</p>
<p>Die Modernisierung und der Bau neuer Velowege (direkte Verbindungen) können heute bereits in Agglomerationen durch den Bund finanziell unterstützt werden. Im ländlichen Raum und in den ländlichen Räumen fehlt jedoch ein entsprechendes Finanzierungsgefäss.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>
<p>Der Fussverkehr muss in Bezug auf u.a. Ökologie, Ökonomie, Nachhaltigkeit und räumliche Entwicklung berücksichtigt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fussverkehr Schweiz</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen.</p> <p>Die Inhalte werden zum Teil ergänzt.</p>
<p>Im Abschnitt zu den Engpässen ist zusätzlich auf baustellenbedingte Engpässe bei der Schiene und dem zeitlich verzögerten Ausbau der Schieneninfrastruktur hinzuweisen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen.</p> <p>Der Antrag entspricht nicht der Flughöhe des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>



Im europäischen Fernverkehr besteht grosser Handlungsbedarf. Das Angebot muss ausgebaut werden. Dies betrifft die Fernverkehrsverbindungen sowohl bei Tag als auch bei Nacht. Praktisch alle Nachtzüge wurden in den letzten Jahren eingestellt. Ein Fehler, nicht zuletzt angesichts der Klimadebatte	<ul style="list-style-type: none"> <li>SAB</li> </ul>	Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Der grösste Teil der täglich zurückgelegten Strecken geht auf das Konto des Freizeitverkehrs. Das müsste im Sachplan Verkehr, Teil Programm vertieft werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Canton VD</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm wurden ergänzt.
Bei allen grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen besteht zudem Handlungsbedarf bezüglich Regulierungen, betrieblicher Optimierungen, Ticketing, Fahrgastinformation, Nutzung neuer Organisationsformen wie Carsharing usw.	<ul style="list-style-type: none"> <li>SAB</li> <li>mybuxi</li> </ul>	Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Im Lieferverkehr als Teil des Güterverkehrs werden heute oft lange Wege zurückgelegt. Beispielsweise werden für den Versand eines Pakets mit der Post von einem Geschäft zu einem nur wenigen Kilometer entfernten Empfänger lange Wegstrecken zu den automatisierten Verteilzentren der Post und zurück nötig. Hier können digitale Plattformen zur Maximierung der genutzten Kapazität Transportleistungen einsparen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>mybuxi</li> </ul>	Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Präzisierungen im Bereich Güterverkehr werden beantragt	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton BE</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden ergänzt.
Der in Planung befindliche unterirdische Güterverkehr wäre in den Abschnitten "Trends im Güterverkehr" oder "Technologische Entwicklung" zu erwähnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton AG</li> <li>CST</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden ergänzt.
Die Wachstumsschätzungen zum Güterverkehr scheinen zu hoch zu sein.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Canton VD</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Zahlen werden geprüft und ggf. korrigiert.

<p>Für den alpenquerenden Güterverkehr hat die Schweiz bereits sehr viel unternommen (insbesondere Bau der NEAT). Der Ball liegt nun bei den Nachbarländern für den Ausbau der Zulaufstrecken. Die Schweiz soll sich aus der Finanzierung von weiteren Ausbauten im Ausland heraushalten und die Gelder im Inland investieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>
<p>Der Teil zum Güterverkehr müsste durch die Komplementarität und den möglichen Angeboten der Schifffahrt ergänzt werden (Rheinhäfen Basel usw.). Einzelne Textanpassungen könnten vorgenommen werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ASNAV</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden ergänzt.</p>
<p>Das Anhörungssdokument erwähnt eingangs Diskrepanzen zwischen den bestehenden Mobilitätsbedürfnissen und der Verträglichkeit der Infrastruktur. In Anbetracht der Engpässe auf dem gesamten Netz, insbesondere zu Stosszeiten, kann die Lösung nur in einer einfachen Verkehrsverlagerung oder einem Mobility Pricing bestehen, was die ärmsten Benutzer/-innen ausschliesst. Sie wird auch gezielte Infrastrukturausbauten oder eine Anpassung des Bedarfs der Bevölkerung ausserhalb der Stosszeiten umfassen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• TCS</li> </ul>	<p>Demande partiellement acceptée et en partie déjà prise en compte.</p>
<p>Auf eine sprunghaft ansteigende Mobilitätsnachfrage mit einer Strategie zu reagieren, die sich auf die Schaffung zusätzlicher Infrastruktur beschränkt, um dieser starken Zunahme zu begegnen (die sich alle 15 bis 20 Jahre fast zu verdoppeln scheint), ist wahrscheinlich nicht sinnvoll, insbesondere in bereits sehr dicht besiedelten Regionen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen und bereits teilweise berücksichtigt (gezielte Infrastrukturerweiterungen dort, wo es keine Alternative gibt).</p>

<p>Der Langsamverkehr hat im ländlichen Raum noch nicht den notwendigen Stellenwert erreicht. Das Velo als Nahverkehrsmittel verfügt über ein sehr grosses Potenzial, welches es zu nutzen gilt. Bau und Modernisierung von Velowegen müssen gefördert werden. Mittels den bereits erwähnten Agglomerationsprogrammen unterstützt der Bund diese Massnahmen in den davon betroffenen Räumen. Im ländlichen Raum fehlt eine solche Finanzierung, weshalb eine Korrektur erforderlich ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Toggenburg</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>
<p>Materialtransporte machen einen grossen Teil des Verkehrs aus und stellen auch künftig eine Herausforderung dar. Eine Strategie, die eine Verlagerung der Materialtransporte auf die Schiene begünstigt, müsste vertieft werden, um den Absichten des Gütertransportgesetzes zu entsprechen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>
<p>Auf Strasse und Schiene werden heute grob gerechnet 75% Leerplätze produziert. Bessere Auslastung statt mehr Fahrzeuge und mehr Infrastruktur ist zwingend. Die "Strasse" "produziert" umfangreiche ungenutzte (stehende) Fahrzeugkapazitäten was entsprechende Ressourcenverschwendung bedingt.- Die "Schiene" leidet unter Überregulierung, breiter Innovationsschwäche und überproportionaler Kostensteigerung. Reformen sollten Rahmenbedingungen geschaffen werden, die auch neuen Bahntechnologien schneller den Markteintritt ermöglichen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SOB</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm unterstützt schon eine bessere Auslastung. Die Frage der Regulierung kann nicht im Rahmen des Sachplans Verkehr, Teil Programm geregelt werden.</p>

<p>Der Freizeitverkehr wurde durch die Pandemie betroffen: die Naherholungsgebiete wurden vielerorts neu entdeckt. Allerdings nahm der Druck auf dieselben in grossem Masse zu, da viele Ausflüge mit dem Privatfahrzeug gemacht wurden, was zu verstopften Zufahrstrassen und überfüllten Parkplätzen führte. Grund dafür ist nicht nur die Sorge vor Ansteckung im öffentlichen Verkehr, sondern auf die schlechte Erreichbarkeit dieser Orte mit diesem. Hier können flächenorientierte on demand Mobilitätangebote in Kombination mit guten Bahnanschlüssen eine entscheidende Verbesserung erreichen. Sie spielen dabei die Rolle eines Verteilers resp. Verdichters für den linienbasierten Verkehr mit grossen Gefässen. Für ihre maximale Wirksamkeit und Effizienz benötigen sie geeignete Umsteigepunkte («Verkehrsdrehscheiben») mit einer physischen und virtuellen Ausprägung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mybuxi</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen und bereits teilweise berücksichtigt.</p>
<p>Die Resilienz der Verkehrsinfrastrukturen gegenüber den vor dem Hintergrund des Klimawandels zunehmenden Naturgefahrenereignissen muss gestärkt werden. Die Infrastruktur als solche muss risikobasiert und integral geplant werden. Und zwar sowohl in Bezug auf das Werk als auch auf die Nutzbarkeit. 100-prozentige Sicherheit gibt es aber nicht und ist auch nicht nachhaltig.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> <li>• SIA</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme, Antrag bereits berücksichtigt. Gewisse Aussagen zum Klimawandel und der Resilienz der Infrastruktur sind schon im Kapitel 4 enthalten</p>

**Kapitel 2.3 Entwicklungen Umwelt, Klima und Ressourcen**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Der Absatz zum Boden wird begrüsst.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SCNAT</li> </ul>	Kenntnisnahme.
Weiter wird bemerkt, dass neben der Kompensation von FFF im Hinblick auf die Kulturlandschonung auch neue innovative Ideen bezüglich Mehrfachnutzungen und teilweisen Überdeckungen von Verkehrsinfrastrukturen anzustreben sind.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> </ul>	Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Thema Luftreinhaltung und Gesundheit: Die Nichteinhaltung von Immissionsgrenzwerten ist nicht nur in Innenstädten, sondern und insbesondere auch an Nationalstrassen ein Thema. Dies ist der Vollständigkeit halber im Sachplan Verkehr, Teil Programm zu ergänzen. Zudem geht es nicht nur um Immissionsgrenzwerte, sondern auch um Gesundheitsbelastungen unterhalb der Grenzwerte und um kanzerogene Partikel (insbesondere Russpartikel) für die ein Minimierungsgebot gilt. Dies ist entsprechend zu ergänzen. Im Sachplan Verkehr, Teil Programm ist zudem zu ergänzen, dass der Unterhalt der Bahntrassen ohne Einsatz von Herbiziden und klimaneutral zu erfolgen hat.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BS</li> <li>• Kanton UR</li> <li>• Kanton NW</li> <li>• Kanton AI</li> <li>• CerclAir</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden ergänzt.
Es ist zu prüfen, ob die vor allem durch den Schienenverkehr verursachten Immissionen aus Erschütterungen und abgestrahltem Körperschall in die Betrachtung aufzunehmen sind. Insbesondere auch, weil für Erschütterungen und abgestrahlten Körperschall noch keine Ausführungsbestimmungen auf Verordnungsstufe vorliegen. Immissionsgrenzwerte müssen eingehalten werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden ergänzt.
Mit der Förderung des Veloverkehrs sind Infrastrukturausbauten verbunden, die auch das Kulturland tangieren. Hier fehlt die Auseinandersetzung mit der Thematik der Flächenkonkurrenz im Siedlungsgebiet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> </ul>	Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.

<p>Hinsichtlich der Erreichung der Klimaneutralität im Verkehr gibt der Sachplan Verkehr, Teil Programm an, dass «Lösungsansätze bezüglich Verhaltensveränderungen zwecks Verkehrsverlagerung und -vermeidung zu finden» seien. Obwohl diese Aussage geteilt wird, klingt sie eher wie eine Feststellung eines Misserfolgs und nicht wie eine Herausforderung, die angegangen werden muss. Der schwache Impuls, der hinsichtlich der Suche nach solchen Lösungen vom Sachplan Verkehr, Teil Programm ausgesandt wird, wird sich mittel- oder langfristig als schädlich erweisen. Ausserdem sollte eines der Hauptziele des Sachplans Verkehr, Teil Programm das Erreichen der Klimaneutralität sein und die vorgeschlagenen Grundsätze zur Entwicklung des Verkehrssystems müssten immer darauf abzielen, die vom Bund eingegangenen Verpflichtungen punkto Klima, aber auch hinsichtlich Umweltschutz zu erreichen. Die Trendwende muss in den nächsten zehn Jahren erfolgen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Espace mobilité</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden ergänzt.</p>
<p>Die freie Verkehrsmittelwahl wird durch die Verlagerungsbestrebungen faktisch untergraben. Ziele wie «Verhaltensänderung zwecks Verkehrsverlagerung» sind im Sachplan Verkehr, Teil Programm einerseits nicht stufengerecht und andererseits im Widerspruch zur freien Verkehrsmittelwahl, die sich mangels anderer Regelungen aus der Verfassung ableitet. Es braucht eine parlamentarische Behandlung dieser weitreichenden Grundlage, insbesondere dort, wo Vorgriffe auf anstehende politische Diskussionen stattfinden (z.B. das Klimaziel des Bundes) oder Paradigmenwechsel herbeigeführt werden (u.a. Verkehrsverlagerung).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• economiesuisse</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Eine Diskussion zum Sachplan Verkehr, Teil Programm mit den Parlamentariern der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (Ständerat) hat am 16. April stattgefunden. Die Kommission hat die Anpassungsempfehlungen des Bundes unterstützt. Die freie Verkehrsmittelwahl wird nicht in Frage gestellt.</p>

<p>Aus unserer Sicht muss die Entwicklung der Mobilität zwingend die Vorgaben der Energiestrategie 2050 erfüllen müssen, idealerweise sogar übererfüllen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mybuxi</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden zum Teil ergänzt.</p>
<p>"Grau-Energie": Der Bau und Unterhalt von Infrastrukturen inkl. Fahrzeuge und deren Einfluss auf die Energie-Bilanz des Verkehrs werden oft nicht bewertet bzw. die Datenbasis fehlt</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SOB</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden ergänzt.</p>
<p>Die Komplementarität von Schiene und Strasse ist zu erwähnen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt. Schon im Sachplan Verkehr, Teil Programm (Kap. 3) enthalten.</p>
<p>Es müsste ein separates Kapitel für die Beförderung gefährlicher Güter erarbeitet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt. Schon im Sachplan Verkehr, Teil Programm (kein separates Kapitel) enthalten.</p>
<p>Ergänzung eines Absatzes zur Thematik des Rückbaus nicht mehr (im vorherigen Ausmass) benötigter Verkehrsanlagen als Beitrag zur Ressourcenerhaltung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SCNAT</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden ergänzt.</p>
<p>Der Zielkonflikt zwischen Umweltschutz (Störfallvorsorge, Verkehrsverlagerung auf Schienengüterverkehr) und Verdichtung in den Zentren ist zu wenig thematisiert. Der Zusammenhang zwischen beabsichtigter Verkehrsverlagerung auf den Schienengüterverkehr und der verdichteten Besiedlung ist für Gefahrguttransporte unter besonderer Berücksichtigung der Umweltanliegen darzustellen. Soweit die Verdichtung in den Agglomerationskernen Massnahmen zur Aufrechterhaltung bzw. Erhöhung des Schienengüterverkehrs erfordert, sind hierfür verursachergerechte Lösungen aufzuzeigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VAP</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden ergänzt.</p>

<p>Mehrere Organisationen schlagen Anpassungen und Ergänzungen des Textes vor, das Vertiefen bestehender Themen (z. B. Naturgefahren), die Berücksichtigung weiterer Umweltthemen (z. B. Lärm, Immissionen aus Betrieb und Unterhalt der Verkehrsinfrastrukturen) das Einfügen von Verweisen auf das Landschaftskonzept, die Strategie Baukultur und auf die Strategie Biodiversität Schweiz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AI</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Canton NE</li> <li>• Kanton UR</li> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• SBV</li> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• LBV</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• Bauernverband Uri</li> <li>• ZBV</li> <li>• SCNAT</li> <li>• SIA</li> </ul>	<p>Anträge angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden zum Teil ergänzt.</p>
<p>Vor dem Hintergrund der in Kapitel 2.3 angesprochenen Lärmproblematik ist es nicht verständlich, dass von Seiten Bund die generelle Höchstgeschwindigkeit in Siedlungsgebieten nicht auf 30 km/h herabgesetzt wird. Neben den Vorteilen im Bereich der Lärmemission spricht auch die Verkehrssicherheit, die Erhöhung der Flächeneffizienz des motorisierten Verkehrs, die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie die Aufwertung der Strassen als öffentliche Räume für diese Anpassung (vgl. Kapitel 3.1 und 4.1). Dies bedeutet ausdrücklich nicht, dass damit ein Verbot höherer Geschwindigkeiten einhergeht. Die Organisation fordert diese Umkehr von generell 50km/h auf 30km/h mit entsprechenden Ausnahmen seit Jahren auf Basis ihres Schwerpunktthemas «Optimale Geschwindigkeiten».</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SVI</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>



<p>Bislang sei kein Rohstoffsicherungsbericht "Hartstein" von swisstopo/BAFU publiziert worden. Da jedoch der vorliegende Entwurf des Sachplans Verkehr, Teil Programm für die nächsten ca. 10-15 Jahre definiert werde, während der Rohstoffsicherungsbericht sowie die Periodizität seiner Aktualisierung zurzeit noch nicht etabliert ist, wird von der Nennung in der vorliegenden Formulierung abgeraten. Zum Teil werden absolute Zahlen für den Bedarf gefordert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VSH</li> <li>• KIBAG AG</li> <li>• FSKB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Die Erarbeitung eines Rohstoffsicherungsberichts Hartstein basiert auf den im Rahmen der "Grünen Wirtschaft" und im Bericht mineralische Rohstoffe (2017) vorgeschlagenen Massnahmen. Der erste Rohstoffsicherungsbericht "Hartstein" wird Ende 2021 publiziert und zukünftig periodisch aktualisiert. Dies ermöglicht, dass er als Grundlage in der Fussnote erwähnt wird. Der Bedarf wird in absoluten Zahlen im periodisch aktualisierten Rohstoffsicherungsbericht ermittelt und kann daraus abgeleitet werden.</p>
<p>Es wird vorgeschlagen, den Halbsatz "nicht zuletzt auch in Bezug auf andere Nutzungen." ersatzlos zu streichen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VSH</li> <li>• KIBAG AG</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Das Interesse des Schutzes von BLN-Objekten stellt tatsächlich keine Nutzung im klassischen Sinn dar. Die Formulierung wird deshalb angepasst.</p>
<p>Das Verhältnis BLN-Hartgesteinsbedarf wird beschrieben, aber keine Aussage darüber gemacht, ob gegebenenfalls Eingriffe in BLN-Gebiete denkbar wären oder auszuschliessen sind. Die Meinungen dazu gehen fundamental auseinander.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• KIBAG AG</li> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm kann die Interessenabwägung zwischen Abbau von Hartstein und dem Schutz von BLN-Gebieten im Einzelfall nicht vorwegnehmen.</p>
<p>Das Recyclingpotential wird in verschiedenen Stellungnahmen kontrovers diskutiert.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• SES</li> <li>• VSH</li> <li>• KIBAG AG</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Aus Sicht des Bundes ist das Potenzial für das Recycling von qualitativ hochwertigen Hartstein nicht ausgeschöpft. Insbesondere der Bahnschotter kann nach einer entsprechenden Aufbereitung wiederverwendet oder für die Strasseninfrastruktur eingesetzt werden. Dieses Potenzial soll zukünftig noch vermehrt geprüft und genutzt werden. Dies wird explizit unter U5 als Grundsatz aufgeführt.</p>

**Kapitel 2.4 Resultierende Kernherausforderungen**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Ein Kanton begrüsst, dass eine Optimierung der Zusammenarbeit bei der Raum- und Verkehrsplanung postuliert wird	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton NW</li> </ul>	Kenntnisnahme.
Es wird begrüsst, dass die Koordination zwischen den Staatsebenen und den Staaten bezüglich der Entwicklung der Mobilität deutlich verbessert werden soll. Der Raum solle für Innovationen geöffnet werden. Neue Ansätze und die Eliminierung von Wettbewerbsverzerrungen sind für den Weg zur Kostenwahrheit im Verkehr nötig..	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mybuxi</li> </ul>	Kenntnisnahme.
Antrag, Formulierungen zu präzisieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• Canton VS</li> <li>• SBV</li> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• LBV</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• Bauernverband Uri</li> <li>• ZBV</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Präzisierungen wurden vorgenommen.
In der Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsplanung muss das klare Primat der Raumplanung gelten. Die Erschliessungsqualität und die Erreichbarkeit sind auf die raumplanerische gewünschte Nutzungsdichte abzustimmen. Zusätzlich sollte auch die Regionalpolitik darauf abgestimmt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SES</li> </ul>	Kenntnisnahme. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm enthält viele Aussagen, die die in diese Richtung gehen.
Ergänzt werden sollte, dass die Raumplanung vermehrt so gestaltet werden muss, dass sich längere Fahrten erübrigen, indem Wohn- und Arbeitsgebiete stärker kombiniert werden und/oder verstärkt mit Velo und Langsamverkehr gut erreichbar sind.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Aussagen dazu sind schon im Sachplan Verkehr, Teil Programm enthalten.

<p>In der Zusammenarbeit der Staatsebenen bei der Raum- und Verkehrsplanung besteht Optimierungspotential Infolge des weiterhin steigenden Mobilitätsbedarfs von Wirtschaft und Gesellschaft, der fortschreitenden Verknappung des Bodens und der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Klima sehen sich Verkehrs- und Raumplanung mit einem erhöhten Koordinationsbedarf konfrontiert. Im Hinblick auf die Schnittstellen auf internationaler Ebene ist insbesondere auch auf die Abstimmung mit Nachbarländern und den europäischen Institutionen zu achten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eurotube</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden zum Teil ergänzt.</p>
<p>Die Verwirklichung einer Mobilität ohne Inanspruchnahme von fossilen Treibstoffen ist nicht nur wichtig, sondern unerlässlich (die Ziele festlegen).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Kanton NW</li> <li>• CerclAir</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden zum Teil ergänzt.</p>
<p>Der Kanton Bern beantragt die Ergänzung des Satzes: «Die Verwirklichung einer Mobilität (inkl. Luftverkehr) ohne Inanspruchnahme von fossilen Treibstoffen ist wichtig, wird aber mit grossen Anstrengungen verbunden sein». Dies ist ebenfalls beim Waren- und Gütertransport zu berücksichtigen, wo indes noch mehrheitlich Diesellokomotiven zum Rangieren verwendet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Der Satz wird umformuliert.</p>

<p>In diesem Kapitel werden wichtige Fragen gestellt und es wird die Möglichkeit erwähnt, dass Mobilitätsbedürfnisse allenfalls nicht befriedigt werden könnten. Allerdings wird aus dieser Feststellung kein Handlungsgrundsatz abgeleitet. So könnte das angestrebte Gleichgewicht zwischen «Optimum zwischen dem Mobilitätsniveau und dem notwendigen Ausbau» allenfalls gar nicht erreicht werden. Es ist zudem der mögliche Widerspruch zwischen dem Willen, individuelle Verhaltensweisen zu ändern, und dem Willen, die Konflikte mit dem «steigenden Mobilitätsbedarf von Wirtschaft und Gesellschaft» einzudämmen zu erwähnen. Wenn die Konfliktbeseitigung durch dieses Dokument nicht klar vorgenommen wird, besteht das Risiko, dass das heutige Verhalten fortbesteht oder gar verstärkt statt geändert wird.</p> <p>Ausserdem stellt sich die Frage nach den Kosten, die sich aus dem Infrastrukturausbau für die künftigen Generationen ergeben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• SES</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Schon teilweise im Sachplan Verkehr, Teil Programm (Kap. 4) enthalten. Manche Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden teilweise ergänzt.</p>
<p>Die Grundsatzfrage nach dem optimalen Mobilitätsniveau und den dazu notwendigen Ausbau wird gestellt. Kann aufgrund der erarbeiteten Zielbilder, Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze ein im Ansatz optimales Mobilitätsniveau definiert werden oder bleibt diese Frage unbeantwortet? Eine Beantwortung dieser Frage könnte die eben erwähnten Spannungsfelder minimieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton LU</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm werden zum Teil ergänzt (ohne des optimalen Mobilitätsniveaus).</p>
<p>Wie bereits einleitend erläutert, wird ein wesentlicher Teil der Verkehrsprobleme durch preisliche Fehlanreize verursacht. Mobilität ist insgesamt sehr günstig, wobei der MIV im Vergleich zum ÖV massiv zu billig ist, obwohl der ÖV gesellschaftlich wie ökologisch sinnvoller ist. Dies schafft gleich doppelt negative Anreize, erstens viel und zweitens im MIV unterwegs zu sein. Diese preislichen Fehlanreize müssen behoben werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenpeace</li> <li>• SES</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereiches des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>

### 3.4 Stellungnahmen zum Kapitel 3 *Zielbild Mobilität und Raum 2050*

Die Anträge zu Kapitel 3 des Sachplans Verkehr, Teil Programm wurden nachfolgend nach Unterkapitel und nach Thema zusammengestellt.

#### Allgemein Kapitel 3

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Es wird begrüsst, dass sich der Bund sowohl zu Lage der verschiedenen Raumtypen wie auch zu deren spezifischen Verbindungsqualitäten Grundsätze im Sachplan Verkehr, Teil Programm festlegt. Diese sollen aber die jeweiligen kantonalen, regionalen und kommunalen Planungen nicht übersteuern und deshalb für diese Staatsebenen keine Verbindlichkeit entfalten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton AI</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Canton NE</li> <li>• Kanton NW</li> <li>• Kanton ZH</li> <li>• Kanton SO</li> <li>• Kanton SZ</li> <li>• Canton TI</li> <li>• Kanton UR</li> <li>• Canton VD</li> <li>• Kanton ZG</li> <li>• BPUK</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen.</p> <p>Es wird am Anfang des Kapitels 3.1 folgendes verbindlich deklariert: Die Karteninhalte (inkl. Legende und Grundsätze) bilden für Planungen des Bundes einen verbindlichen Rahmen, der auch für die Prüfung von Richtplänen und Agglomerationsprogrammen herangezogen wird. Ebenso bilden diese Inhalte eine Diskussionsgrundlage im Austausch mit den Kantonen.</p> <p>Es wird am Anfang des Kapitels 3.2 folgendes verbindlich deklariert: Die Grundsätze zur Verbindungsqualität bilden für Planungen des Bundes einen verbindlichen Rahmen, die auch für die Prüfung von Richtplänen und Agglomerationsprogrammen herangezogen wird. Ebenso bilden diese Inhalte eine Diskussionsgrundlage im Austausch mit den Kantonen.</p>

#### Kapitel 3.1 *Siedlungsqualität wird gefördert – natürliche Ressourcen werden erhalten*

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Die Strukturen der intermediären und der ländlichen Räume sollen nicht nur erhalten, sondern weiterentwickelt werden können.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SG</li> <li>• Kanton SO</li> <li>• Canton VD</li> <li>• Region Toggenburg</li> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag angenommen.</p> <p>Am Grundsatz, dass das Wachstum an zentralen Lagen erfolgen soll, wird festgehalten. Es wird präzisiert, dass sich die intermediären und die ländlichen Räume angemessen weiterentwickeln können. Statt «Erhalt lokaler Arbeitsplätze» wird «angemessene Entwicklungsmöglichkeiten» aufgenommen. Evtl. Abstufung zw. ländlichem und intermediärem Raum.</p>

<p>Es wird bemängelt, dass im Beschreibung der Siedlungsqualität die Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit als wichtiges Element fehlt um kurze Wege generieren zu können und den Umstieg auf den Fuss- und Veloverkehr erleichtern zu können</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Kanton UR</li> <li>• Kanton ZH</li> <li>• Espace mobilité</li> <li>• FSU</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Dem Antrag folgenden Passus im einleitenden Text aufzunehmen wird entsprochen: «Die Durchmischung von Arbeitsplätzen und Wohnen wird verbessert, so dass das Wachstum der Mobilitätsbedürfnisse eingedämmt werden kann».</p>
<p>Der explizite Hinweis auf Industriebrachen zur Verdichtung ist nicht mehr geeignet. Je nach regionaler Lage macht es Sinn, Reserven an Industriezonen vorzubehalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Der Text auf S. 17 wird wie folgt angepasst: «Durch Nachverdichtung und qualitative hochstehende Planungen, die auch in bereits weitestgehend überbauten Gebieten umgesetzt werden, entstehen Wohn- und Arbeitsräume.»</p>
<p>Nicht nur neue Verkehrsinfrastrukturen, sondern generell der gesamte Verkehrsinfrastrukturbestand soll bestmöglich in Siedlung und Landschaft integriert sein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BS</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Kanton ZH</li> <li>• CerclAir</li> <li>• Eurotube</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Der Grundsatz, dass Verkehrsinfrastrukturen, unter Berücksichtigung von Machbarkeit und Kostenfolge, wenn immer möglich in die Siedlungen und offenen Landschaften zu integrieren sind, wird aufgenommen.</p>
<p>Es besteht Unklarheit bezüglich der Benennung der Raumtypen. Insbesondere sind die «Entwicklungskorridore» zu wenig präzise definiert. Ferner besteht Klärungsbedarf bezüglich der hier bezeichneten Agglomerationsperimeter.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• Kanton TG</li> <li>• ABAC</li> <li>• Region Appenzell AR - St.Gallen – Bodensee</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Entwicklungskorridore werden im Glossar definiert. Nomenklatur "Agglomerationskern" und "Agglomerationsgürtel" wird durch "Agglomerationskern" und "Agglomerationsgürtel und übrige urbane Räume" ersetzt. «Ländliche Zentren» wird durch «Ländliche und Regionalzentren» ersetzt. Die entsprechende Legende wird zum besseren Verständnis auch in Abb. 3 Eingang finden. Hinzu kommt ein Disclaimer: "Die in Kapitel 3 beschriebenen Raumtypen (Agglomerationskerne, Agglomerationsgürtel und übrige urbane Räume, Intermediäre Siedlungsräume, Ländliche Räume und Entwicklungskorridore) dienen einer analytischen Betrachtung des Wirkungsgefüges Raum und Verkehr. Sie haben keinen präjudizierenden Charakter, etwa in Bezug auf die Agglomerationsprogramme)".</p>

<p>Die Inhalte der Basiskarte zur gewünschten räumlichen Entwicklung werden im Grundsatz als sinnvoll und stimmig beurteilt. Es bestehen allerdings diverse Anpassungswünsche.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Canton JU</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• Kanton SH</li> <li>• Kanton TG</li> <li>• CRTM</li> <li>• Verein St. Galler Rheintal</li> </ul>	<p>Anträge teilweise angenommen. An der Auslegung der Karte wird festgehalten. Anpassungswünsche, insbesondere bezüglich Lage und Dimension von Entwicklungskorridoren, von der Ausdehnung der Flächen der verschiedenen Raumtypen, insbesondere der grenzquerenden Agglomerationsräume sowie Auslegung des Verkehrsnetzes werden, dort wo sinnvoll, angepasst.</p>
--	--	---

### Kapitel 3.2 Mobilität ist effizient

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
<p>Im Beschrieb der Mobilität und des Gesamtverkehrs 2050 fehlen Aussagen zum Einbezug neuartiger Technologien. Auch eine Verknüpfung zum Programm «Bahn 2050» wird gewünscht. Ebenso werden grundsätzliche Aussagen zu den Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung vermisst.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AI</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Kanton BS</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Kanton LU</li> <li>• Canton NE</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• BPUK</li> <li>• ACS</li> <li>• Aéroport International de Genève</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Region Toggenburg</li> <li>• SES</li> <li>• SOB</li> </ul>	<p>Anträge angenommen. Der Beschrieb Mobilität und Gesamtverkehr 2050 wird mit einer Aussage zu neuen Technologien, insbesondere in Bezug auf die Verkehrsvermeidung präzisiert. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm stellt eine Grundlage für die weiterführenden Arbeiten zu "Bahn 2050" dar. Die Abstimmung ist gewährleistet (siehe Kap. 1 oder 5).</p>
<p>Im Beschrieb der Mobilität und des Gesamtverkehrs 2050 fehlen Aussagen zur internationalen Anbindung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ouest Rail</li> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Ein Passus zur internationalen Anbindung (lange Strecken, Agglomerationsverkehr über Landesgrenzen) wird im einleitenden Text aufgenommen.</p>
<p>Es wird gefordert, dass die Verbindungsqualitäten zwischen den verschiedenen Räumen mit einem Mengenziel versehen werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AI</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• SBB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Ein Mengenziel ist immer in Bezug auf die lokale Situation (Raumstruktur, Ausbaugrad Verkehrssysteme) zu sehen. Die Definition eines globalen Mengenziels erscheint vor diesem Hintergrund schwierig und wird den lokalen Gegebenheiten nicht gerecht. Spezifische Aussagen dazu überlassen wir den Kantonen.</p>

<p>Der Verkehr soll generell und nicht nur innerhalb der Agglomerationskerne CO<sub>2</sub> neutral sein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BS</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Canton NE</li> <li>• Kanton NW</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• Kanton UR</li> <li>• Canton VD</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. CO<sub>2</sub> neutraler Landverkehr wird im Beschrieb Mobilität und Gesamtverkehrssystem 2050 (S. 21) verankert. In der Differenzierung der Verbindungsqualitäten nach Raumtyp wird deshalb nicht mehr unterschieden.</p>
<p>In den Grundsätzen der Verbindungsqualitäten kommt im intermediären und ländlichen Raum neuen Angebotesformen (Sharing- und Hybride Angebote) eine wichtige Rolle zu. Diese sollten auch in anderen Räumen erwähnt werden. Auch die Wichtigkeit der Digitalisierung als Grundlage dazu soll erwähnt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• CercIAir</li> <li>• Mybuxi</li> <li>• RhB</li> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Ein Passus im Beschrieb der Mobilität und des Verkehrssystems zur Wichtigkeit (auch der Digitalisierung als Grundlage) eines effizienten Betriebs von Sharing- und Hybriden Angeboten kann aufgenommen werden.</p>
<p>Der Grundsatz, wonach die Kapazitätserweiterung beim Infrastrukturausbau vor Massnahmen zur Reisezeitreduktion Vorrang hat, ist zu relativieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton GR</li> <li>• Eurotube</li> <li>• RhB</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Grundsätzlich wird daran festgehalten, dass allfällige Ausbauten auf Kapazitäts- und nicht auf Geschwindigkeitserhöhungen abzielen sollen. Diese Aussage wird in Bezug auf die Reisezeiten /betriebliche Aspekte etwas relativiert.</p>
<p>Es wird der Wunsch geäußert, dass neben direkten ÖV Verbindungen zwischen den Agglomerationskernen auch solche in Nebenzentren innerhalb der Gürtel vorgesehen werden, auch um die Zentrums-knoten zu entlasten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SZ</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• RZU</li> <li>• SES</li> <li>• SVI</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. An den formulierten Grundsätzen wird festgehalten. Tangentialverbindungen und Fernverkehrshalte in Nebenzentren haben, auch um Friktionen mit den S-Bahnsystemen zu vermeiden, untergeordnete Priorität. Es kann auch der weiteren Zersiedlung Vorschub leisten.</p>
<p>Die Aussage, dass beim Verkehr innerhalb einer Agglomeration Verfügbarkeit und Geschwindigkeit vor Komfort gehen, ist missverständlich. (S. 22).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton BS</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• SSV</li> <li>• Stadt Luzern</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Es wird präzisiert, dass Reisegeschwindigkeit (Tür zu Tür, nicht absolute Geschwindigkeit) und Verlässlichkeit des schienen- und strassengebundenen ÖVs vor Komfort gehen.</p>
<p>Der Satz «Tangential hat die Autobahn auch eine Bedeutung für den Agglomerationsverkehr. Der ÖV wird auf diesen tangentialen Verbindungen gestärkt. » sollte ersetzt werden durch «ÖV und Veloschnellwege (E-Bike) sind ausgebaut und übernehmen die Hauptlast im Tangentialverkehr.».</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• SES</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Am Grundsatz, dass die Autobahn tangential für den Agglomerationsverkehr eine Bedeutung hat, wird festgehalten. Es wird aufgenommen, dass neben des ÖVs auch der Veloverkehr auf diesen Verbindungen gestärkt wird.</p>



<p>Der Grundsatz, dass die Bahn zum und innerhalb des ländlichen Raums auf den wenigen vorhandenen Achsen basiert, sollte dahingehend ergänzt werden, dass die Bahn ihre Haltepolitik primär an den Kleinzentren ausrichtet. Eine allfällige Substitution von Bahnhaltepunkten durch den strassengebundenen öV sollte durch den Sachplan Verkehr, Teil Programm nicht verhindert werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Ergänzung, dass sich die Haltepolitik primär an den Kleinzentren ausrichtet, wird geprüft und präzisiert. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm verhindert eine allfällige Substitution von Bahnhaltepunkten durch den strassengebundenen ÖV nicht.</p>
<p>Es wird gewünscht, dass innerhalb Agglomerationsgürtel die Erschliessung der Nebenzentren primär mit dem ÖV und dem Fuss- und Veloverkehr und sekundär über gebündelten und grossflächig gelenkten MIV erfolgt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenpeace</li> <li>• SES</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Am Grundsatz, dass der gebündelte MIV grossflächig gelenkt und die Erschliessung der Nebenzentren unterstützt, wird festgehalten.</p>
<p>Was die Grundsätze für die Verbindungsqualitäten nach Raumtyp betrifft, sollte die erwartete Rolle des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs in intermediären oder ländlichen Räumen stärker gewichtet und die "Priorität für den MIV" relativiert werden. Einige dieser Räume verfügen effektiv über eine sehr gute ÖV-Erschliessung. Eine "gewisse Priorität" könnte dem dem ÖV eingeräumt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Einige dieser Räume sind effektiv sehr gut mit dem ÖV erschlossen, aber viele von ihnen sind fast ausschließlich mit dem MIV erreichbar. Diese Formulierung wurde gewählt, weil sie auf die ganze Schweiz anwendbar ist</p>
<p>Die Rahmenbedingungen sind im Hinblick auf den Ressourcenschutz und insbesondere den Klimawandel unzureichend entwickelt. Darüber hinaus scheint die Terminologie, die zur "Förderung" einer Verkehrsverlagerung oder einer Änderung des Verkehrsverhaltens verwendet wird, nicht mehr auszureichen, um den aktuellen Herausforderungen gerecht zu werden. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm sollte über die Förderung hinausgehen und die Rolle des Staates in Bezug auf die Verhaltensveränderung betonen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen und teilweise bereits berücksichtigt. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm befasst sich mit dem Gesamtverkehrssystem und dessen Abstimmung mit der Raumentwicklung und den umweltlichen Belangen. Die für die Verkehrsinfrastrukturplanung relevanten umweltlichen und klimatischen Aspekte werden insbesondere in den Kapiteln 2.3 und 4.3 vertieft. Eine weitere Vertiefung von Klimafragen würde über den Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm hinausgehen. Es wurde ein Verweis auf die Klimastrategie 2050 des Bundes eingefügt.</p>

**Verkehrsdrehscheiben**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
<p>Verkehrsdrehscheiben sind nicht nur hinsichtlich ihrer Funktionalität sondern auch in Bezug auf eine bestmögliche Einbettung in die vorhandene Siedlungsstruktur und auf die lokalen Gegebenheiten zu planen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton GR</li> <li>• SVI</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Ein Passus zur Einbettung der Verkehrsdrehscheiben ins Siedlungsgebiet wird als Grundsatz im beschreibenden Text aufgenommen</p>
<p>Der Begriff «Verkehrsdrehscheiben» wird zu wenig klar erläutert, beispielsweise was die «Spangen» anbelangt. Die im Sachplan Verkehr, Teil Programm vorhandene Typisierung wird der Vielfalt bereits vorhandener Situationen, Bedürfnisse und plausibler Weiterentwicklungen nicht immer gerecht. Wichtig ist, dass die Weiterentwicklung des Konzepts in Zusammenarbeit mit allen betroffenen Stellen erfolgt. Es soll nicht zwischen mittleren und kleinen Agglomerationen unterschieden werden. Güterverkehr soll in die Drehscheibenthematik eingebunden werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Kanton BS</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Canton NE</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• Kanton SO</li> <li>• Kanton SZ</li> <li>• Canton TI</li> <li>• Kanton ZG</li> <li>• Kanton ZH</li> <li>• BPUK</li> <li>• CerclAir</li> <li>• Eurotube</li> <li>• SBB</li> <li>• SSV</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. An der Typisierung der Drehscheiben wird festgehalten. Die Tabelle wird optimiert. Es wird zusätzlich verbindlich festgehalten, dass im Rahmen des periodischen Austauschs zu den Handlungsräumen Diskussionen zu den Verkehrsdrehscheiben zwischen den Staatsebenen stattfinden, so dass in Zukunft konkretere Aussagen zu der Verortung und dem Ausbaubedarf der Verkehrsdrehscheiben für diesen Handlungsraum formuliert werden können. Das Thema ist von Bund, den Kantonen, Agglomerationen, Städten und Gemeinde und den Transportunternehmungen weiter zu konkretisieren. Es wird zwischen grossen und übrigen Agglomerationen unterschieden. Es werden grundsätzliche Aussagen zu Verortung von Logistikstandorten (auch zu CST) gemacht und auf das Konzept Güterverkehr verwiesen.</p>

### 3.5 Stellungnahmen zum Kapitel 4 Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze

Die Anträge zu Kapitel 4 des Sachplans Verkehr, Teil Programm wurden nachfolgend nach Unterkapitel und nach Thema zusammengestellt.

#### Allgemein Kapitel 4

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Mehrfach wird beantragt, die Formulierung aller Handlungsgrundsätze systematisch daraufhin zu überprüfen, ob sie die Kompetenzaufteilung in der Raumplanung einhalten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton AI</li> <li>• Kanton AR</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Kanton GR</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• Kanton SZ</li> <li>• Kanton TG</li> <li>• Kanton ZG</li> <li>• Kanton ZH</li> </ul>	Antrag angenommen. Eine Überprüfung wurde gemacht. Es wurden insb. Umformulierungen im Bereich Parkraummanagement und Abstimmung zwischen Richtplanung und STEP vorgenommen.
In engem Zusammenhang wird beantragt, die Behördenverbindlichkeit zu überprüfen und auf die Entwicklungsstrategien zu beschränken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Kanton GR</li> <li>• Kanton GL</li> <li>• Canton NE</li> <li>• Kanton SZ</li> <li>• Kanton SH</li> <li>• BPUK</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Behördenverbindlichkeit wurde im Kapitel 4 angepasst. Umsetzungsorientierte Massnahmen werden neu nicht mehr grau hinterlegt. Dazu wurde am Anfang des Kapitels ein Hinweis zu der Verbindlichkeit addiert.
Es wird beantragt, ein gezieltes Monitoring der Verkehrsentwicklung zu bilden, um die Erreichung der Entwicklungsstrategien zu messen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• SES</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Die Berichterstattung (sowie das dafür notwendige entsprechende Monitoring) sind schon im Kapitel 5 vorgesehen.
Es wird beantragt, die Verkehrsvermeidung (bzw. Suffizienz und Reboundeffekte) stärker zu thematisieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• SP Schweiz</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Verkehrsvermeidung ist schon in V3 ein Thema, wird noch bei dem Absatz zum Einsatz technologischer Entwicklung hinzugefügt.
Es wird beantragt, die Wirtschaftlichkeit und die Wirtschaft stärker zu berücksichtigen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SZ</li> </ul>	Antrag angenommen. Es wurden punktuelle Anpassungen in den Kapitel 2, 3 und 4 vorgenommen.
Die Begrifflichkeit «Verkehrsmittel» und «Verkehrsträger» wird nicht stringent benutzt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SVI</li> </ul>	Antrag angenommen. Dies wurde geprüft und punktuell angepasst.
Es werden mehrere bahnspezifische Anträge formuliert.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Anträge nicht angenommen. Diese Anträge sind nicht im Sachplan Verkehr, Teil Programm zu behandeln.

Stärkung des Fussverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fussverkehr Schweiz</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Fussverkehr wird schon gefördert (siehe z.B. V1). Es wird in Kapitel 2 auf die Gesundheitsförderung hingewiesen.
---------------------------	---	---

#### Kapitel 4.1 Abstimmung von Siedlung und Verkehr

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Es wird beantragt, die Landschaft bzw. die Umwelt im Kapitel 4.1 zu integrieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Canton VD</li> <li>SCNAT</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Eine solche Integration würde aus unserer Sicht nicht das richtigen Bild geben. Nicht nur die Abstimmung zwischen Siedlung, Umwelt und Verkehr, sondern der Abstimmung zwischen den Dreieck Abstimmung Siedlung/Verkehr, Gesamtverkehrssystem und Umwelt ist wichtig.
Es liegen Anträge zum Tempo 30 vor	<ul style="list-style-type: none"> <li>SVI</li> </ul>	Kenntnisnahme. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm ist nicht das richtige Gefäss dafür.

#### Entwicklungsstrategie: A1

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Bei den Ex-ante-Analysen zur Raumwirkung gesamtverkehrlicher Massnahmen sind nicht nur die Kantone einzubeziehen, sondern auch die Städte und Gemeinden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>SSV</li> </ul>	Kenntnisnahme. Bund und Kantone werden dann die relevanten Akteure einbeziehen, insb. auch Städte und Gemeinden. Dies wird aber hier nicht näher erläutert.
Mehrfach wird beantragt, eine Verkehrsmanagementpflicht für die ESP bzw. verkehrsintensiven vorzugeben.	<ul style="list-style-type: none"> <li>GLP Schweiz</li> <li>GLP ZH</li> <li>Greenpeace</li> <li>Pro Natura</li> <li>SES</li> <li>VCS</li> <li>WWF Schweiz</li> </ul>	Kenntnisnahme. Dies liegt aus unserer Sicht im Kompetenzbereich der Kantone und sollte zur Folge insb. in den kantonalen Richtpläne behandelt werden.
Mehrfach wird beantragt, eine hochwertige qualitative ÖV-Erschliessung der ESP (bzw. verkehrsintensive Einrichtungen) zu verlangen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kanton NW</li> <li>CerclAir</li> <li>VÖV</li> </ul>	Kenntnisnahme. ESP decken je nach Kantone sehr unterschiedliche Definitionen und Realitäten. Dies muss auf kantonaler Ebene geregelt werden.
Verkehrsintensive Einrichtungen sollten zukünftig innerhalb des Siedlungsraumes entstehen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Region Toggenburg</li> <li>SAB</li> </ul>	Kenntnisnahme. Dies ist vor allem eine Massnahme der Siedlungsentwicklung und soll zur Folge eher im Rahmen der kantonalen Richtpläne behandelt werden.

<p>Die SVI hinterfragt die Abstimmung der Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensiver Einrichtungen auf die bestehenden und geplanten Verkehrskapazitäten. Vielmehr müssten Entwicklungsschwerpunkte und verkehrsintensive Einrichtungen die bestehende und geplante Erschliessung sowie deren Güte berücksichtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SVI</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit den Verkehrskapazitäten schliesst nicht aus, dass die Kantone die Güte der Erschliessung in die Planung der ESP einbeziehen und an die regionalen Gegebenheiten anpassen.</p>
<p>Die Formulierung bezüglich ESP, insb. die Berücksichtigung der bestehenden Verkehrskapazitäten und das Vermeiden nach Möglichkeit neuer Netzausbauten, sei zu streng.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Der Text wurde angepasst, damit auch geplante und bewilligte nationale Infrastrukturen berücksichtigt werden.</p>
<p>Der Handlungsgrundsatz zu ESP sei bezüglich der Erstellung neuer Haltestellen zu präzisieren, damit neue Haltestellen auf bestehenden ÖV-Linien im Entwicklungsschwerpunkt auch weiterhin ermöglicht werden</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Die Handlungsgrundsätze verhindern die Erstellung neuer Haltestellen nicht. Es braucht keine gesonderte Präzisierung.</p>
<p>Es wird beantragt, den Fokus auf schon bestehende verkehrsintensive Einrichtungen bzw. ESP zu erweitern.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Dies übersteigt die Möglichkeiten des Sachplans Verkehr, Teil Programm und erscheint uns primär auf der Ebene der Kantone zu regeln zu sein.</p>
<p>Es wird mehrfach beantragt, die Formulierung zu Parkierung zu prüfen, insb. mit dem Hintergrund, dass dies primär im Kompetenzbereich der Kantone und Gemeinde liegt und dass es den Handel beeinträchtigen würde. Es gibt auch Anträge, die umgekehrt eine Unterstützung bzw. Stärkung der im Entwurf enthaltenen Grundsätze beinhalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE (nur Präzisierung)</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Kanton GR</li> <li>• Kanton OW</li> <li>• Kanton SH (nur Präzisierung)</li> <li>• Kanton SO (Unterstützung)</li> <li>• Kanton TG</li> <li>• Kanton ZG</li> <li>• ACS</li> <li>• Espace mobilité</li> <li>• FSU (Stärkung)</li> <li>• IKEA</li> <li>• SAB (Unterstützung)</li> <li>• SGV</li> <li>• SSV</li> <li>• VÖV (Unterstützung)</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Aussagen zu Parkierung wurden umformuliert und die Verbindlichkeit angepasst.</p>

Es wird mehrfach beantragt, die Formulierung der Zusammenspiel Siedlungsentwicklung und Kapazitäten der Infrastrukturen im Sinne des Gegenstromprinzips anzupassen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Kanton LU</li> <li>• Kanton NW</li> <li>• Kanton ZG</li> <li>• BPUK</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• SES</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	Antrag angenommen. Die entsprechenden Passagen wurden im Sinne des Gegenstromprinzips umformuliert.
Bei der Erschliessung von Tourismusregionen werden Anträge zum Ersatz von «ausreichend» zu «gut» gestellt, sowie umgekehrt betont, dass der Sachplan Verkehr, Teil Programm bei diesem Typ von Verbindungen besonders viele Anforderungen und Bedingungen stellt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AI</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• Region Toggenburg</li> <li>• SAB</li> </ul>	Kenntnisnahme. Da die Anträge zum Teil widersprüchlich sind, wird vorgeschlagen bei der aktuellen Formulierung zu bleiben. Die Französische Übersetzung ist anzupassen, weil diese eine etwas andere Nuance hat.
Es wird beantragt, die Aufenthaltsqualität im Zusammenhang mit der ÖV-Nutzung zu thematisieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forum d'agglomération du Grand Genève</li> </ul>	Kenntnisnahme. Eine Behandlung dieses Themas wäre in den Zielen zur prominent. Es ist z.T. durch die Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheibe abgedeckt.

**Entwicklungsstrategie: A2**

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Mehrfach wurde darauf hingewiesen, dass die aktuelle Formulierung den Eindruck erwecken kann, dass der Sachplan Verkehr, Teil Programm eine räumlich abgestufte Grundversorgung erwägt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Region Toggenburg</li> <li>• SAB</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Aussage wurde dementsprechend umformuliert.
Der Handlungsgrundsatz A2 sieht vor, dass Bund und Kantone ein multimodales Erreichbarkeitsniveau festlegen, das auf die territorialen Spezifitäten jedes Raumtyps abgestimmt ist. Im Sachplan Verkehr, Teil Programm sollte der Rahmen angegeben werden, in dem diese gemeinsame Festlegung getroffen wird.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm präzisiert, um auf dieser Stufe konzis zu bleiben, nur die Ebenen der Zusammenarbeit aber nicht die betroffenen Umsetzungsinstrumente.

**Kapitel 4.2 Sicherstellung des Gesamtverkehrssystems**

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Es gibt widersprüchliche Anträge zur Abgrenzung ÖV/IV.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SOB</li> <li>• VÖV</li> </ul>	Kenntnisnahme. Die aktuell verwendeten Begrifflichkeiten werden belassen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm wird in zehn Jahren revidiert und die Begrifflichkeiten können dann bei Bedarf angepasst werden.

**Entwicklungsstrategie: V1**

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Streichung Nennung Fuss- und Veloverkehr in V1, weil ist klar, dass diese inbegriffen sind.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZG</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Die Formulierung wird beibehalten.
Es wird beantragt, die Rolle des Bundes bei der Planung der Verkehrsdrehscheiben zu präzisieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Die aktuelle Formulierung ist gewollt breit. Welche Rolle der Bund einnehmen soll, wird sich in der Praxis erweisen.
Kantonale Planung bei den Drehscheiben hinzufügen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Die aktuelle Formulierung deckt dies ab.
Selbe Begrifflichkeit in Französisch für Verkehrsdrehscheibe und Schnittstellen ist ungünstig.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	Antrag angenommen. Folgende Formulierung wird verwendet: Die « Verkehrsdrehscheiben » werden nun auf französisch mit « interfaces multimodales » und nicht mit « interfaces de transport » übersetzt. « Schnittstellen », werden als Verbindung zwischen dem nationalen / übergeordneten und dem lokalen / nachgelagerten Strassennetz verstanden und mit « interface » übersetzt (siehe Glossar).
Es wird folgende Umformulierung beantragt: «Die Nationalstrasse nimmt neben ihrer grossräumigen Durchleitungsfunktion eine wichtige Funktion als oberste Stufe des Strassennetzes innerhalb der Agglomerationen wahr und entlastet so die Siedlungsräume. Die Funktionalität der Nationalstrasse ist zu wahren.»	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Es wird an der Ursprungsformulierung festgehalten. Die vorgeschlagene Formulierung würde möglicherweise nicht allen Akteuren gerecht.

<p>Schnittstellen: Schnittstellen zwischen den Netzhierarchien: Die Nationalstrassen haben zwar eine wichtige und anerkannte Funktion für die Entlastung der städtischen Kerne, doch es sei darauf hingewiesen, dass eine Steigerung der Kapazitäten auf den Nationalstrassen auch zu einer allgemeinen Zunahme des motorisierten Verkehrs führen wird, falls keine flankierenden Massnahmen zur Abfederung dieses unerwünschten Effekts getroffen werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Schnittstellen: Streichung der Gemeinden bei den Schnittstellen zwischen den verschiedenen Netzhierarchien. Der Bund überprüft im Rahmen des Sachplanverfahrens und der Richtplangenehmigung die Abstimmung mit den Kantonen. Die Abstimmung mit den Gemeinden ist Aufgabe der Kantone.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZG</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Da die Verbindlichkeit angepasst worden ist, wird die Formulierung nicht angepasst.</p>
<p>Zur Abdeckung der Spitzenlast in den grossen Agglomerationen tätigt der Bund allfällig nötige Investitionen in erster Linie in den ÖV und die Sicherstellung des Gesamtverkehrssystems. Die Antragstellenden finden, dass eigentlich vor allem Spitzen gebrochen werden sollen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• Kanton ZG</li> <li>• SOB</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Eine dahingehende Präzisierung wird im Text aufgenommen.</p>
<p>Stärker auf Verlagerung-Verschiebung Modal Split-Multimodalität als auf Intermodalität setzen. Quantitative Modal-Split-Ziele.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• Canton TI</li> <li>• SBB</li> <li>• SOB</li> <li>• VÖV</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Die Ziele in V1 beziehen sich sowohl zu Intermodalität als auch zu Multimodalität. Eine Förderung von flächenschonenden, emissionsarmen Verkehrsträgern und –mitteln findet schon statt. Modal-Split-Ziele sind schweizweit schwer zu definieren und scheint eher auf der Ebene der Kantone und Agglomeration sinnvoll zu sein.</p>
<p>Förderung flächenschonenden, emissionsarmen Verkehrsträgern soll auch für den Güterverkehr gelten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. In der neuen V2 zu Güterverkehr wird die Förderung der Schiene, Wasser und Seilbahnen erwähnt.</p>
<p>Trennung von Infrastruktur für Fuss- und Veloverkehr sei zu extrem formuliert. Diese sei in dichtbesiedelte Räume weder machbar noch sinnvoll.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Kanton BS</li> <li>• Stadt Luzern</li> <li>• SSV</li> <li>• SVI</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Formulierung wurde entsprechend angepasst.</p>



Klarere (finanzielle) Unterstützung Veloverkehr durch den Bund, insb. im ländlichen Raum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ACS</li> <li>• Region Toggenburg</li> <li>• SAB</li> </ul>	Kenntnisnahme. Der Fuss- und Veloverkehr wird auf allen Ebenen und durch alle Beteiligten gefördert. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm macht keine präzisen Aussagen zu Finanzierung.
Flächenanspruch durch Veloinfrastrukturen vermeiden	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Bauernverband Uri</li> <li>• LBV</li> <li>• SBV</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• SOB</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• ZBV</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. U1 gilt für alle Infrastrukturen und somit auch für Veloinfrastrukturen.
Beim Güterverkehr, Innovation dazufügen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SOB</li> </ul>	Antrag angenommen.
Beim Güterverkehr, auch Wasser dazufügen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> <li>• ASNAV</li> </ul>	Antrag angenommen.
Die Planung von Logistikstandorten fördern und erwähnen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> <li>• CerclAir</li> </ul>	Antrag angenommen. Ausführungen zu Logistikumschlagorte wurden hinzugefügt.
Bei der Luftfahrt ist auch Güterverkehr zu betrachten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Kenntnisnahme Ist eine Tatsache und kein Ziel und gehört somit nicht ins Kapitel 4. Es wird aber auf die Stärken der jeweiligen Verkehrsträger hingewiesen.
Bei der Verlagerung der Kursstreckenflüge gibt es viele heterogene Anträge: für einige geht die aktuelle Formulierung zu weit (Bahn fördern ja, aber die nicht die Wettbewerbsfähigkeit der Luftfahrt in Frage stellen), für andere geht es zu wenig weit (auch Mittelstreckenflüge, wenn möglich oder bis 2'000 km Distanz).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aeroport de Geneve</li> <li>• AEROSUISSE</li> <li>• CerclAir</li> <li>• Flughafen Zürich AG</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pole Métropolitain du Genevois francais</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• RhB</li> <li>• SES</li> <li>• SOB</li> <li>• Swiss International Air Lines AG</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Formulierung wurde angepasst, um den zwar z.T. stark divergierenden Rückmeldungen soweit wie möglich gerecht zu werden.
Die Interessen der Grundeigentümer bei der Förderung der Parkraumpolitik sind namentlich zu erwähnen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HEV</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen Die Aussagen zum Thema Parkraumpolitik wurden umformuliert. Der Einbezug privater Akteure ist jetzt vorgesehen.

**Entwicklungsstrategie: V2**

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Formulierung tiefe Zugangsschwelle bei Einführung ginge zu weit. Ist die Zugangsschwelle auch monetär?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> <li>• Kanton SH</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Passage wurde umformuliert.

**Entwicklungsstrategie: V3**

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Der Satz «Die Infrastrukturen werden nicht systematisch nachfrageorientiert ausgebaut.» bringt sehr viele Anträge – einige wollen den Prinzip verstärken (systematisch streichen, von Angebotsorientierung reden), andere wollen Ausnahmen für ÖV und Fuss/Velo machen, andere wollen das ganze Prinzip streichen, andere wollen Klärungen, welche Regeln gelten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Canton NE</li> <li>• Kanton SG</li> <li>• Kanton TG</li> <li>• Canton VD</li> <li>• Kanton ZH</li> <li>• Alprail</li> <li>• Citrap-vaud</li> <li>• economiesuisse</li> <li>• Forum Agglomération Grand Geneve</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Pro Natura</li> <li>• SBB</li> <li>• SES</li> <li>• SOB</li> <li>• VCS</li> <li>• WWF Schweiz</li> </ul>	Antrag angenommen. Der Satz wurde gestrichen und durch eine klarere Formulierung ersetzt.
«multimodale Gesamtkapazitätsbetrachtungen» sei unklar. Mehrere Umformulierungsvorschläge.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AI</li> <li>• Kanton AR</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton SG</li> </ul>	Antrag angenommen. Der Paragraph wurde umformuliert.
Verkehrsmanagement hinzufügen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SVI</li> </ul>	Antrag angenommen. Das Thema wurde aufgenommen.
Überprüfen von geplantem Ausbauten auf Grund von Innovation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SH</li> <li>• Kanton ZH</li> </ul>	Kenntnisnahme. Thema ist schwierig aufzunehmen, insb. auch weil die Anträge z.T. widersprüchlich sind.
Beschleunigung von Verfahren und Umsetzung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TCS</li> </ul>	Kenntnisnahme. Die Verfahren werden im Kapitel 5 und z.T. im Kapitel 2 schon behandelt.
Es ist ein neuer Handlungsgrundsatz zur Entlastung von Ortschaften und Zentren einzufügen, und die Bündelungswirkung neuer Strassen ist zu berücksichtigen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton TG</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Es ist nicht möglich einen allgemeinen, absolut formulierter Grundsatz aufzunehmen.

Ablehnung "High Occupancy Vehicle Lanes".	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Canton VD</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Aussage wurde klarer formuliert, dass die High Occupancy Vehicle Lines nur ein Beispiel sind und nur wo sinnvoll umgesetzt werden sollen.
Zugang zu Vertrieb/Daten sollte nicht die bestehenden Kanäle gefährden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RhB</li> <li>• VÖV</li> </ul>	Antrag angenommen. Die entsprechende Passage wurde umformuliert.
Potenzial von Innovationen im ländlichen Raum stärker zu berücksichtigen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton OW</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Aktuelle Formulierung ist offen genug. Wird auch z.T. im Kapitel 3 und 6 schon behandelt.
Trennung Personen-/Warenflüsse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alprail</li> </ul>	Kenntnisnahme. Der Infrastrukturteil Schiene (SIS) ist das richtige Gefäss für diese Diskussion.
Abstimmung automatisiertes Fahren und öffentlicher Raum: Antrag: Der Sachplan Verkehr, Teil Programm formuliert die Herausforderung, dass die Infrastrukturen so zu planen seien, dass sie mit den künftig einsetzbaren Technologien kompatibel sind. Die Infrastrukturen der Städte und Gemeinden dürfen dabei jedoch nicht auf die Raumbedürfnisse neuer Technologien hin umgestaltet werden, automatisiertes Fahren muss innerhalb der gegebenen räumlichen Verhältnisse verträglich gestaltet und abgewickelt werden können.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RZU</li> </ul>	Kenntnisnahme. Diese Forderung erscheint nicht im Widerspruch zu der aktuellen Formulierung.

**Entwicklungsstrategie: V4**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Die Zweckmässigkeit eines Verlagerungsziels für den Ost-West-Verkehr wird im Rahmen eines Verkehrskreuzes Schweiz beurteilt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alprail</li> <li>• Citrap-vaud</li> </ul>	Kenntnisnahme. Der Infrastrukturteil Schiene (SIS) ist das richtige Gefäss für diese Diskussion
Es werden schnelle Zug-Anbindungen ins Ausland gefordert	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Im Sachplan Verkehr, Teil Programm werden bereits konkurrenzfähige Bahn-Anbindungen gefördert.

**Kapitel 4.3 Umwelt, Klima und Ressourcen**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
<p>Infrastrukturprojekte, unterliegen mit dem Sachplan Verkehr, Teil Programm einer Kosten-Nutzen-Analyse, die die Umweltdimension einschliesst. Die einseitige Verwendung dieser Umweltdimension bei der Planung und Priorisierung von Infrastrukturprojekten wird abgelehnt. Es wird eine ausgewogene Berücksichtigung aller Aspekte der Nachhaltigkeit, d.h. der ökologischen, sozialen und ökonomischen beantragt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TCS</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Alle Aspekte der Nachhaltigkeit, d.h. der ökologischen, sozialen und ökonomischen werden bei der Planung und Priorisierung von Infrastrukturprojekten berücksichtigt.</p>

**Entwicklungsstrategie: U1**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
<p>Mehrere Stellungnahmen beziehen sich auf die im Titel und im Abschluss genannte «Wirtschaftlichkeit». Die Stellungnahmen befürchten hier zum Teil eine Untergrabung des Umweltschutzes. Viele fordern eine Interessensabwägung bzw. eine Präzisierung der Gewichtung. Zum Teil wird eine «Prüfung mit klaren Vorgaben» gefordert. Die Abwägung solle «nach den Grundsätzen der Verfassung» geschehen oder die sanfte Mobilität soll höher als die Wirtschaftlichkeit gewichtet werden. Mehrere Anträge sehen im Titel einen Pleonasmus zwischen «verhältnismässig» und «wirtschaftlich tragbar», sie fordern die Streichung des Zweiten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> <li>• Canton VD</li> <li>• Kanton SO</li> <li>• Comune di Maroggia</li> <li>• SBV</li> <li>• ZBV</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Bauernverband Uri</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• LBV</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• SES</li> <li>• Kanton AG</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Der Text des Sachplans Verkehr, Teil Programm liegt in der Mitte zw. den verschiedenen Belangen und wird so belassen.</p>
<p>Die Hierarchisierung der Schutzgüter wird gefordert</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Eine Hierarchisierung und Vorwegnahme der Interessensabwägung ist nicht möglich.</p>

<p>Aufgenommen werden sollen die Nennung von BLN, von extensiv gepflegten Verkehrsbegleitflächen, das „gute Bauen“, archäologische Überlegungen die mit dem Umweltschutz einhergehen, Lärmschutz, Lebensraum für Tiere (Insbesondere bei Schienen), Luftreinhaltung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> <li>• Kanton AI</li> <li>• SCNAT</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton AG</li> <li>• Canton NE</li> <li>• Canton FR</li> <li>• CerclAir</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Diese Themen werden erwähnt.</p>
<p>Verschiedenste Präzisierungen werden in je einem Antrag gewünscht. Das betrifft die Spiegelstriche zur Berücksichtigung der Verschiedenen Interessen, Vernetzung der Lebensräume, der Trennwirkung und optimale Integration, Sicherstellung hochwertiger Freiräume und zum Gewässerschutz. Präzisierungen im Umgang mit bestehenden Infrastrukturen werden beantragt. Die Interessen der Grundeigentümer sollen auch erwähnt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> <li>• Canton VD</li> <li>• Canton TI</li> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• EspaceSuisse</li> <li>• Gruppo regionale Ticino</li> <li>• HEV</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Manche geforderten Präzisierungen werden aufgenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm ist behördenverbindlich und nicht eigentümerverbindlich.</p>
<p>Auf LKS und Strategie Biodiversität hinweisen und Ziele abgleichen (v.a. bezüglich Teil 4.10 Verkehr des Landschaftskonzepts Schweiz)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Das Kapitel wird mit einem Verweis ergänzt. Die Inhalte des Sachplans Verkehr, Teil Programm stehen nicht im Widerspruch mit den beiden Grundlagen. Es wird kein Abgleich vorgenommen.</p>
<p>Beim Punkt zu den Mineralischen Rohstoffe gebe es Differenzen in der Übersetzung</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VSH</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Differenzen werden geprüft.</p>
<p>Um Auswirkungen auf die Umwelt zu minimieren schlägt ein Antrag vor, Infrastrukturen vermehrt zu Bündeln</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBV</li> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• LBV</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• Bauernverband Uri</li> <li>• ZBV</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt. Die Bündelung ist schon im Sachplan Verkehr, Teil Programm thematisiert.</p>

**Entwicklungsstrategie: U2**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Die Klimaneutralität ist ein oft genanntes Thema unter den Anträgen. Um die enorme Herausforderung zu meistern werden konkretere und zielorientiertere Massnahmen gefordert. Das vom Bundesrat beschlossene Ziel Netto-Null bis 2050 sei verbindlich aufzunehmen. Es wird auch die Aufnahme der Klimaneutralität bis 2040 gewünscht. Dementgegen sei die Klimaneutralität erst politisch zu diskutieren – es gebe noch keine Grundlagen dafür.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• economiesuisse</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Manche Formulierungen werden präzisiert.
Verschiedenste Präzisierungen werden in je einem Antrag gewünscht. Das bedeutet die Nennung der ganzen Wertschöpfungskette deren Energieeffizient berücksichtigt werden soll, die mögliche Verlagerung des Luftverkehrs auf andere Verkehrsmittel und die Präzisierung von «marktbasiert», die Gedankenstrickbemerkung «mittels Verkehrsdrehscheiben» soll gestrichen werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> <li>• Kanton BL</li> <li>• Canton FR</li> <li>• Kanton BE</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Manche Formulierungen werden präzisiert.
Es stellt sich die Frage, ob Infrastrukturen für einen klimaneutralen Strassenverkehr aufgenommen werden sollten. Auch Multifunktionalität der Verkehrsinfrastruktur könnte erwähnt werden (Energiegewinnung).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> </ul>	Antrag angenommen. Ein Grundsatz betreffend Ladestationen wurde in Kap 4 aufgenommen. Die Multifunktionalität ist im Sachplan Verkehr, Teil Programm bereits enthalten.

**Entwicklungsstrategie: U3**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Es sei zu befürchten, dass die Formulierung des Grundsatzes in dieser Form wenig bewirkt. Ein Antrag möchte den Handlungsgrundsatz konkreter formulieren, ein anderer die Wortwahl verstärken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Canton GE</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Formulierung «Die Umweltbelastung durch den Verkehr ist markant reduziert» wird präzisiert.

<p>Verschiedenste Präzisierungen werden in je einem Antrag gewünscht. Die Ergänzung von Lichtverschmutzung, Wasserverschmutzung, Kulturlandverlust, Verminderung der Lebensqualität, Landschaftsschutz und Biodiversität werden beantragt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• Canton VD</li> <li>• SBV</li> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• LBV</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• Bauernverband Uri</li> <li>• ZBV</li> <li>• SCNAT</li> <li>• SOB</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Die Präzisierungen müssen der Flughöhe des Sachplans Verkehr, Teil Programm entsprechen.</p>
--	--	--

**Entwicklungsstrategie: U4**

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
<p>In mehreren Stellungnahmen wird die Frage nach der Definition von externen Kosten laut. Es wird vorgeschlagen, dass «die externen Kosten berücksichtigt werden, die von der Gemeinschaft getragen werden und die insbesondere mit der Erschöpfung der natürlichen Ressourcen, den wirtschaftlichen und sozialen Folgen des Klimawandels oder den Auswirkungen der Verwendung fossiler Brennstoffe im Verkehr auf die Gesundheit und die Ökosysteme zusammenhängen. Andere Stellungnahmen empfehlen das Abwenden von diesem Paradigma, auch weil die Definition unklar ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• TCS</li> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm liegt in der Mitte der divergierenden Forderungen. Formulierung wird belassen</p>

<p>Mit der Internalisierung von allen Kosten wird die Verteuerung von ÖV und Veloverkehr befürchtet. Mehrfach wird gefordert, dass gezielte Subventionen erwähnt werden sollen. Diese seien dort auszurichten, wo es gesellschaftlich und ökologisch notwendig sei, um die Verkehrsverlagerung hin zum ÖV zu fördern oder bestimmten Bevölkerungsgruppen den Zugang zur Mobilität zu erleichtern. Es sei dabei zu prüfen, wie weit diese objektorientiert ein Verkehrsangebot generell vergünstigen sollen oder subjektorientiert den Zugang von einzelnen Bevölkerungsgruppen oder Branchen erleichtert werden soll.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• SP Schweiz</li> <li>• Greenpeace</li> <li>• SES</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm liegt in der Mitte der divergierenden Forderungen. Formulierung wird belassen</p>
<p>Ebenfalls wird gewünscht, dass die notwendige Neuausrichtung der Finanzierung des Strassenverkehrs aufgrund der zu erwartenden Rückgänge bei der Mineralölsteuer zum Anlass genommen werden sollte, Anreize zur Verkehrsreduktion und Verlagerung zu setzen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SP Schweiz</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• SES</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Liegt ausserhalb des Kompetenzbereichs des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>

#### Entwicklungsstrategie: U5

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
<p>Mehrfach wird der Stellenwert vom Hartgestein gegenüber den Schutzgebieten in Frage gestellt. Beantragt werden vor allem Präzisierungen im Umgang mit der Interessensabwägung. Es wird vorgeschlagen, dass ein Abbaustandort für Hartstein dann von nationalem Interesse ist, wenn er eine jährliche Produktion von über 4% des schweizerischen Bedarfs an Hartschotter oder über 4% des Bedarfs an Deckbelägen erster Qualität zulässt. Es wird auch vorgeschlagen, absolute Werte anzugeben. Es wird auch festgehalten, dass eine Interessensabwägung auf Augenhöhe notwendig sei.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VSH</li> <li>• FSKB</li> <li>• SAB</li> <li>• Cemsuisse</li> <li>• economiesuisse</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Eine raumplanerische Interessenabwägung ist unabhängig vom Erreichen des Schwellenwertes im Einzelfall vorzunehmen. Da die absoluten Zahlen schwanken können, sollen im Sachplan Verkehr, Teil Programm neu nur noch die relativen Schwellenwerte genannt werden. Der Bedarf wird in absoluten Zahlen im periodisch aktualisierten Rohstoffsicherungsbericht in Zusammenarbeit mit der Branche und den Hauptabnehmern ermittelt und kann daraus abgeleitet werden.</p>



<p>Andere Stellungnahmen sprechen sich dementsgegen für eine Verstärkung der BLN aus. So sollen neue Abbaugelände erst nachdem eine Erweiterung von bestehenden Betrieben unter den Auflagen abgeschlossen wird, möglich sein. Auch wird auf die Bestimmungen des Plan sectoriel pour l'exploitation des matériaux (PSEM) verwiesen. Es wird auch darauf hingewiesen, dass je nach Transportart der nicht-regionale Abbau umweltverträglicher sei als der regionale in einem Schutzgebiet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• Canton FR</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Die vorgeschlagenen Festlegungen des Sachplans Verkehr, Teil Programm entsprechen einer austarieren Lösung. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm kann die Interessenabwägung zwischen Abbau von Hartstein und dem Schutz von BLN-Gebieten im Einzelfall nicht vorwegnehmen. Das Verhältnis Interesse für Abbau zu Schutzinteresse wird belassen. Der PSEM ist ein kantonales Instrument.</p>
<p>Verschiedenste Ergänzungen werden in je einem Antrag gewünscht. So soll der Umgang mit Deponien, Kalk und Mergel ebenfalls thematisiert werden</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> <li>• economiesuisse</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Die Planung von entsprechenden Abbauvorhaben oder Deponien ist Sache der Kantone.</p>
<p>Präzisierungen werden für den Titel gefordert. Mehrere Stellungnahmen sehen Präzisierungsbedarf beim Spiegelstrich zur Standortevaluation, sie schlagen eine klare Rollenverteilung vor.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FSKB</li> <li>• VSH</li> <li>• KIBAG AG</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Alinea zu Standortevaluation war teilweise missverständlich und wird folglich umformuliert.</p>
<p>Es wird beantragt, dass der Bund sich besser für die Verwendung von Sekundärrohstoffen einsetzt. Es wird gefordert, dass entsprechende Forschungs- und Entwicklungsvorhaben in Forschungseinrichtungen und Industrie unterstützt werden</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenpeace</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• SES</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Die vorgeschlagenen Formulierungen enthalten bereits den Grundsatz zum Ausschöpfen des Recycling-Potenzials. Eine weitergehende Regelung ist nicht angezeigt.</p>
<p>Die Priorisierung von Hartgesteinen für den Tiefbau soll festgehalten werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Greenpeace</li> <li>• GLP Schweiz</li> <li>• GLP ZH</li> <li>• SES</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Einen fokussierten Einsatz mineralischer Rohstoffe im Tiefbau und damit einen Verzicht dessen im Hochbau im Sachplan Verkehr, Teil Programm zu verankern, wäre sachfremd. Vorgaben betreffend Materialisierung im Hochbau ist primär Sache der Kantone.</p>
<p>U5 wird als Sachplanfremd bezeichnet. Es wird beantragt, nur verkehrsrelevante Sachfragen aufzunehmen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Da es um eine für die Erstellung der Verkehrsinfrastrukturen notwendige Ressource handelt, besteht an deren Versorgungssicherheit ein nationales Interesse. Da betreffend die Versorgungssicherheit vor allem der Bahnschotter massgeblich ist, wurde die Thematik in den Sachplan Verkehr, Teil Programm integriert.</p>

Zwei Spiegelstriche sollen ersatzlos gestrichen werden, weil sie schon anderswo geregelt seien. Es handelt sich um den Ersten (vgl. RPG Art. 1 und 3) und der Letzte (vgl. Verordnung über die Vermeidung und Entsorgung von Abfällen – VVEA).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FSKB</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Bei den Ausführungen in den zwei Alinea handelt sich um Präzisierungen und Festlegungen zum Umgang mit der rechtlichen Grundlage. Die Alinea wurden beibehalten, jedoch teilweise umformuliert.
--	--	--

#### Kapitel 4.4 Umgang mit Zielkonflikten

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Es wird angemerkt, dass das Kapitel zu wenig konkret ist. So soll geklärt werden, wie der Bund mit den potenziell unerwünschten Auswirkungen von Infrastrukturprojekten umzugehen gedenkt oder wer für flankierende Massnahmen die Verantwortung übernimmt und/oder allenfalls die notwendige Koordination sowie gegebenenfalls die Durchsetzung sicherstellt. Auch wird vorgeschlagen, jetzt schon eine klare Hierarchisierung bzw. Priorisierung der Interessen vorzunehmen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• Kanton LU</li> <li>• Canton VD</li> <li>• ABAC</li> </ul>	Kenntnisnahme. Liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Zwei Kantone schlagen textliche Änderungen und Präzisierungen vor, die die Themen freie Mobilitätswahl, Lebensqualität, geringe Auswirkungen der Innenentwicklung, Verteilung der Nachfrage und Kosteneinschätzung betreffen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Canton VD</li> <li>• SOB</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Formulierung wurde hinsichtlich der freien Mobilitätswahl angepasst. Die Innenentwicklung könnte die erwarteten Auswirkungen erzielen, wenn sie zu einer Verdichtung bei der Bevölkerung und bei den Stellen führen würde <sup>3</sup> . Die anderen Anträge liegen nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm
Es wird beantragt, den Absatz über die Bereitschaft der Bevölkerung zu streichen. Um sicherzustellen, dass die Bevölkerung befragt werden kann, wird eine Ergänzung im Teil Z2 vorgeschlagen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Abstellanlagen und Werkstätten als Zielkonflikt in Kapitel 4.4 aufführen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	Antrag angenommen. Das Kapitel U3 wurde dementsprechend ergänzt.

<sup>3</sup> ARE 2018, Dichte und Mobilitätsverhalten.

**Entwicklungsstrategie: Z1**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Die Vertreter des Schienengüterverkehrs sind wie diejenigen des bestellten ÖV in die beschriebenen iterativ organisierten Prozesse der Staatsebenen einzubeziehen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CFS</li> </ul>	Antrag angenommen. Z1 wurde ergänzt.
Es wird befürchtet, dass es mit den verbindlichen Prozessabläufen zu Verzögerungen kommt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	Kenntnisnahme. Die beschriebenen Prozessabläufe sind eine notwendige Bedingung für die Abstimmung zwischen dem Gesamtverkehrssystem und der Siedlungsentwicklung. Sie werden in Kapitel 5 detaillierter erläutert. Eine bessere frühzeitige Koordination kann beschleunigend wirken.
Es wird vorgeschlagen, bei den unterirdischen Gütertransporten die Koordination der verschiedenen Interessen im Rahmen der Objektblatterarbeitung zu bearbeiten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CST</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm. Eine Ergänzung bezüglich weiterer Verkehrsinfrastrukturen (z.B. unterirdischer Güterverkehr) wurde jedoch vorgenommen.
Entsprechend den Aussagen in der Einleitung zum Kapitel, wünschen sich einige Organisationen ihre explizite Nennung in den partizipativen Prozessen. Es handelt sich um Gemeinden und Städte und das grenznahe Ausland.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ACS</li> <li>• SSV</li> <li>• SVI</li> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> </ul>	Antrag angenommen. Z1 wurde ergänzt.
Streichung "und gegebenenfalls anpasst" nach "dazu werden vorwiegend bereits bestehende Verfahren und Vorgehensweise genutzt".	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZG</li> </ul>	Antrag nicht angenommen.
Das Stichwort "Landschaft" sei durch "Umwelt" zu ersetzen bzw. "Umwelt" zu ergänzen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	Antrag angenommen.
Eine Organisation bittet um einen frühzeitigen Einbezug bei Bauvorhaben, bei denen es um die sie betreffenden Verkehrsverbindungen geht.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flughafen Zürich AG</li> </ul>	Kenntnisnahme. Der Antrag liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.

**Entwicklungsstrategie: Z2**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
<p>Verschiedene Anträge wünschen je verschiedene Präzisierungen zu den Prozessabläufen. So wird gewünscht, dass die Bevölkerung in die Entscheidungsfindung einbezogen wird und dass, Vorhaben die stark divergierende Interessen beinhalten, geeignete Varianzverfahren zur Interessensabwägung unter Beteiligung aller Interessensgruppen frühzeitig durchzuführen sind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> <li>• FSU</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm. Die Modalitäten der Umsetzung werden in Kapitel 5 detaillierter erläutert.</p>

### 3.6 Stellungnahmen zum Kapitel 5 *Modalitäten der Umsetzung*

Die Anträge zu Kapitel 5 des Sachplans Verkehr, Teil Programm wurden nachfolgend nach Unterkapitel und nach Thema zusammengestellt.

#### **Allgemein Kapitel 5**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Stärkerer Einbezug des Projekts Cargo sous terrain.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CST</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Kapitel 5.2 befasst sich mit dem UGüTG. Des Weiteren nennt der Sachplan Verkehr, Teil Programm nicht jedes Projekt einzeln. Projekte können bei Bedarf im betreffenden Infrastrukturteil berücksichtigt werden.

#### **Kapitel 5.1 Grundlage für die Infrastrukturplanungen des Bundes**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Die Anforderung für die Beurteilung der Auswirkungen der Projekte und der Interessenabwägung bei jedem Planungsschritt nach unten revidieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Diese Schritte braucht es für die Koordination des Gesamtverkehrssystems und dessen Abstimmung auf die Siedlungsentwicklung.

#### **Kapitel 5.2 Stärkung der verkehrsträger- und staatsebenen-übergreifenden Zusammenarbeit**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Gemäss Kapitel 5.2 sollen die Infrastrukturteile der Sachpläne im Bereich Landverkehr jeweils erst nach den STEP-Beschlüssen des Parlaments aktualisiert werden. Dies kann eine gute Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsplanung behindern.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton GR</li> <li>• Kanton SZ</li> <li>• Kanton ZH</li> <li>• Citrap-vaud</li> </ul>	Kenntnisnahme. Liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Stärkere Berücksichtigung der Schifffahrt (inkl. in der Abb. 5).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ABAZE</li> <li>• ASNAV</li> </ul>	Kenntnisnahme. Der Sachplan Schifffahrt wurde in der Abb.5 nicht berücksichtigt, da es in den nächsten Jahren zu keinen Anpassungen mehr kommen wird. Es ist zudem kein «STEP Schifffahrt» vorgesehen.

**Kapitel 5.3 Sachplanrelevanz**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Streichung "Die Infrastrukturteile des Sachplans Verkehrs konkretisieren die Kriterien der Sachplanrelevanz für den sektoriellen Bereich". Es ist sicherzustellen, dass die Kriterien für die Sachplanrelevanz generell im Sachplan Verkehr, Teil Programm festgelegt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZG</li> </ul>	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Die allgemeinen Kriterien werden zwar im Sachplan Verkehr, Teil Programm erwähnt, aber es muss ein gewisser Handlungsspielraum bestehen bleiben, damit diese Kriterien für jeden Verkehrsträger in den Infrastrukturteilen konkretisiert werden können.
Änderung des Flächenkriteriums (5 Hektaren), um zu ermitteln, ob ein Vorhaben eine Relevanz für die Aufnahme in den Sachplan Verkehr, Teil Programm aufweist.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Bauernverband Ur</li> <li>• LBV</li> <li>• SBV</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• ZBV</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Dieses Kriterium ist im Sachplan Fruchtfolgeflächen definiert und gilt daher auch für die anderen Sachpläne. Es kann nicht geändert werden.
Verschiedene Vorschläge für die Umformulierung der Kriterien bezüglich Umweltbelastung und Landwirtschaftsflächen, die eine Beurteilung über die Relevanz von Vorhaben für die Aufnahme in den Sachplan Verkehr, Teil Programm ermöglichen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Canton TI</li> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Bauernverband Uri</li> <li>• LBV</li> <li>• SBV</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• ZBV</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Diese Vorschläge weisen einen zu hohen Detaillierungsgrad auf und liegen nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Änderungsvorschläge oder Ergänzung von Kriterien für die Relevanz im Zusammenhang mit dem Fuss- und Veloverkehr und der Ausgestaltung von Bahnhöfen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton LU</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Diese Vorschläge weisen einen zu hohen Detaillierungsgrad auf und liegen nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.

Mehrere Vorschläge betreffen eine stärkere Berücksichtigung der Richtplanung in diesem Kapitel wegen des erhöhten Koordinationsbedarfs.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> <li>• Kanton ZG</li> <li>• RZU</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm zeigt die Vereinbarung zwischen den verschiedenen Planungsinstrumenten.
Der Koordinationsbedarf ist hoch, wenn Infrastrukturen kantonsübergreifend geplant werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	Kenntnisnahme.
Umformulierung des Titels von Kapitel 5.3 in der französischen Fassung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	Antrag angenommen.

#### **Kapitel 5.4 Modalitäten der Anpassungen**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Die Kantone sind auch bei der Entlassung eines Vorhabens aus dem Sachplan Verkehr, Teil Programm anzuhören.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	Antrag nicht angenommen für den Sachplan Verkehr, Teil Programm. Diese Frage wird in den jeweiligen Infrastrukturteilen spezifisch behandelt.
Hinsichtlich der Anpassungsmodalitäten im Zusammenhang mit spezifischen Themen werden weitere Präzisierungen verlangt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CST</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Die im Sachplan Verkehr, Teil Programm definierten Modalitäten müssen auf dieselbe Art und Weise auf alle Infrastrukturteile angewandt werden können: Der Sachplan Verkehr, Teil Programm kann daher nicht anhand jedes Themas oder jedes spezifischen Projektes angepasst werden. Spezifische Fragen zu einem Verkehrsträger werden ggf. im betreffenden Infrastrukturteil präzisiert.

### 3.7 Stellungnahmen zum Kapitel 6 Handlungsräume

Die Anträge zu Kapitel 6 des Sachplans Verkehr, Teil Programm wurden nachfolgend nach Unterkapitel und nach Thema zusammengestellt.

#### Allgemein Kapitel 6

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Den Umfang und den Anwendungsbereich der Strategien für die Handlungsräume klären.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> </ul>	Antrag angenommen. In Kapitel 5.1.
Die Stossrichtungen sind zu allgemein; es müssten genauere Ziele festgelegt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• FSU</li> <li>• Ovest Rail</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm gibt den Rahmen und die Leitlinien vor. Präzisere, quantitative Ziele würden den Rahmen des Sachplans Verkehr, Teil Programm sprengen. Auf nationaler Ebene fehlen die Grundlagen dafür.
Stossrichtungen, die in verschiedenen sich überlappenden Handlungsräumen vorkommen, sollten in jedem Raum separat aufgeführt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SH</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Karten wurden angepasst.
Die Handlungsräume sind zudem mit Handlungs- und Koordinationsbedarf für Übergangsräume zu ergänzen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton SZ</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. In Kapitel 5.1 und in der Einleitung zu Kapitel 6 wurde eine Ergänzung vorgenommen.
Der Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen muss auch den Güterverkehr berücksichtigen. Die übergeordneten Achsen des Güterverkehrs sowie KV-Anlagen sind aufzuführen und als verbindlich zu erklären. KV-Anlagen und City-Logistik-Standorte sind zudem in den jeweiligen Handlungsräumen zu verorten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• FSU</li> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Strategien für die Handlungsräume sind nicht verbindlich. Die Herausforderungen im Zusammenhang mit dem Güterverkehr wurden in bestimmten Handlungsräumen identifiziert und präzisiert. Allerdings herrscht bei den Inhalten der verschiedenen Strategien für die Handlungsräume eine gewisse Heterogenität, da diese den Stand der Diskussionen zu einem bestimmten Zeitpunkt widerspiegeln. Die in den Handlungsräumen vorgesehenen Gespräche werden es ggf. erlauben, gewisse Inhalte zu präzisieren.



<p>Die wichtige Rolle der Nationalstrassen bei der Bewältigung des Strassengüterverkehrs soll besser ausgeleuchtet werden. Insbesondere ist der Aspekt der Ausnahmetransporte und Versorgungsrouten auf Nationalstrassen 1. und 2. Klasse in Zusammenarbeit mit den Kantonen genauer zu analysieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Ausnahmetransporte weisen in der Regel Abmessungen auf, welche den verkehrlichen und baulichen Zielen/Ausgangslagen der gebauten Nationalstrassen nicht entsprechen.</p>
<p>Die Rolle der nationalen Flughäfen als multimodale Schnittstellen und ihre optimale Zugänglichkeit über Strasse und Schiene müssen in jedem Handlungsraum berücksichtigt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aero Suisse</li> <li>• Aéroport International de Genève</li> <li>• Flughafen Zürich AG</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Einige Texte zu den Flughäfen wurden in den allgemeinen Kapiteln und in den Handlungsräumen präzisiert.</p>
<p>Verstärkte Berücksichtigung von Biodiversität und Fruchtfolgeflächen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauernverband Appenzell Ausserrhoden</li> <li>• Bauernverband Nidwalden</li> <li>• Bauernverband Obwalden</li> <li>• Bauernverband Uri</li> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• LBV</li> <li>• SBV</li> <li>• Schaffhauser Bauernverband</li> <li>• Solothurner Bauernverband</li> <li>• ZBV</li> </ul>	<p>Antrag bereits teilweise berücksichtigt. In Kapitel 1-5.</p>
<p>Hinsichtlich der Rolle des öffentlichen Verkehrs für eine gute Koordination von Verkehr und Siedlungsentwicklung wird verlangt, die öffentlichen Verkehrsmittel auf der Strasse (Netz von Regionalbussen) vermehrt einzubeziehen und die Verlagerung vom MIV auf den ÖV im Rahmen von Verkehrsschnittstellen, die möglichst nah am Ursprung des Verkehrs liegen, zu planen. Für die französische Fassung wird überdies gefordert, die Formulierung der Stossrichtung zu den Gebieten mit besonderem Potenzial zur Erhöhung des ÖV-Anteils zu präzisieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• SVI</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt. Diese Aspekte werden in den allgemeinen Kapiteln (1–5) berücksichtigt.  Antrag angenommen in Bezug auf die französische Fassung.</p>

Den Zeithorizont klären (2050 für die allgemeinen Kapitel vs. Ausbauschritt STEP 2035 im Kapitel 6) und den möglichen Netzausbau bis 2050 angeben.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Citrap-vaud</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm berücksichtigt nur die im Rahmen von STEP beschlossenen Projekte. Der Handlungsbedarf und die Stossrichtungen sind jedoch zeitlich nicht beschränkt. Sie werden im Rahmen eines periodischen Austauschs mit den Kantonen und den Gemeinden zu den Handlungsräumen erneut beurteilt.
Den Auswirkungen der demografischen Entwicklung auf den Mobilitätsbedarf und das Mobilitätsverhalten wird nicht genügend Rechnung getragen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	Kenntnisnahme. Diese Bezüge werden bereits in den Verkehrsperspektiven, die in Kapitel 1 als Grundlage erwähnt werden, vertieft.
Der Begriff «urbane Räume» verwenden, anstatt sich auf den Agglomerationsperimeter zu beziehen und die Stossrichtungen entsprechend umformulieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZH</li> </ul>	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Siehe Anhang 4 für die Definition der verschiedenen Raumtypen.
Die Karten sind zu ergänzen mit der systematischen Darstellung der Hauptstrassen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Die Darstellung der Hauptstrassen wurde geprüft und vereinheitlicht. Es wurde der Lesbarkeit halber auf eine systematische Darstellung aller Hauptstrassen verzichtet.

### Kapitel 6.1 Metropolitanraum Zürich

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Rotkreuz ist in den Handlungsraum des Metropolitanraums Zürich zu integrieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZG</li> </ul>	Antrag angenommen. Rotkreuz wird in Abb. 2 als «urbaner Raum» statt als «Regionalzentrum» klassiert. Rotkreuz wird in den Handlungsraumkarten aufgenommen.
Es wird beantragt, dass die störungsfreie Abwicklung des Verkehrs auf den national und international bedeutsamen Verkehrsachsen sowie der grenzüberschreitenden Personen- und Güterströme wesentliche Bedeutung für die wirtschaftliche Prosperität des Handlungsraums Metropolitanraum Zürich haben. Ausreichende Kapazitäten – auch für die Warenabfertigung an den Zollübergängen – sind bereitzustellen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SH</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass der HR von starken grenzquerenden Verkehrsströmen (Güter- Personenverkehr) geprägt ist.

Die Nationalstrassen, die an wichtige Grenzübergänge führen, sind konsequent auszubauen. Dabei ist auch darauf zu achten, dass an geeigneten Stellen genügend Abstellplätze für LKW angeboten werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SH</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Es wird darauf hingewiesen, dass der HR von starken grenzquerenden Verkehrsströmen (Güter- Personenverkehr) geprägt ist.
Es wird beantragt, dass die Region Rapperswil-Jona und Pfäffikon als zusätzlichen Handlungsbedarf darzustellen, da auf dem Seedamm die Kapazitätsgrenzen erreicht sind. Als mögliche Stossrichtung ist die Schnittstelle zwischen Nationalstrassennetz und dem nachgelagerten Netz zu nennen. Die Region Rapperswil-Jona und Pfäffikon gehört zudem zu den Kernräumen des Agglomerationsprogramms Obersee.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SZ</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Region Rapperswil-Jona und Pfäffikon wird als Gebiet «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen» bezeichnet.
Die Option Wasserstrasse vom Bodensee über den Rhein zur Aaremündung und von dort nach Basel und über die Aare via Brugg, Olten und Solothurn in die Jurageässer ist zu nennen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBSV</li> </ul>	Kenntnisnahme. Wird momentan nicht weiterverfolgt.
Erwähnen, dass das Verkehrsmanagement der Verhinderung ungewollter Verkehre dient.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RWU</li> </ul>	Antrag angenommen. Ein Passus dazu wird aufgenommen.
Neben der Abstimmung auf die raumplanerischen Ziele des Kanton Zürich gemäss dem Richtplan und der Raumordnungskonzepte der Nachbarregionen, sind insbesondere auch die Auswirkungen auf die nachgelagerten Verkehrsinfrastrukturen kritisch zu überprüfen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GLP ZH</li> </ul>	Kenntnisnahme. Allgemeine Aussage, der in den Kapiteln 3 und 4 entsprochen wird.
Aufnahme eines Passus, das die Sicherstellung der Durchleitfunktion von Personen- und Güterverkehr zwischen dem Metropolitanraum Zürich und dem Handlungsraum Aareland.gewährleistet werden soll.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> <li>• Kanton ZH</li> </ul>	Antrag angenommen.
Sicherstellung der Durchleitfunktion von Personen- und Güterverkehr zwischen dem Metropolitanraum Zürich und dem südlichen Teil des Handlungsraums Nordostschweiz sowie Ostalpen."	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Kenntnisnahme. Generelle Aussagen zur Durchleitfunktion sind vorhanden.

Aussage, dass durch die mit STEP AS 2035 die Erreichbarkeit erhöht wird, trifft für den äusseren Kantonsteil nur bedingt zu. Ebenso fehlen wirkungsvolle Massnahmen zur Stärkung des ÖV in der Agglomeration Obersee.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SZ</li> </ul>	Kenntnisnahme.
Grenzüberschreitende Tarifangebote sind zu prüfen, die auch den Fernverkehr auf deutscher Seite einschliessen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SH</li> </ul>	Antrag angenommen. Eine Ergänzung bezüglich Prüfung wird vorgenommen.
Antrag zur Ergänzung, dass langfristig mit dem Projekt S-Bahn 2G (2. Generation) der Zürcher S-Bahn das Angebot im Kernbereich mittels einer «Inneren S-Bahn» weiter verdichtet werden kann.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZH</li> </ul>	Antrag angenommen. Ergänzung wird aufgenommen.
Präzisierung, dass sich durch die angestrebte Innenentwicklung in urbanen Räumen der Druck auf Güterumschlags- und Logistikflächen in diesen Gebieten erhöht und die erforderlichen Anlagen in periphere Regionen verdrängt werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZH</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Thematik wird im neuen Kapitel 3.3 zum Güterverkehr aufgenommen.
Zum besseren Verständnis und der besseren Koordination mit anderen Vorhaben beantragt die RZU, deutlich zu machen, ob hierbei das Projekt Cargo Sous Terrain oder etwaige andere neue Infrastrukturen gemeint sind.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RZU</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Die Aussagen sollen allgemeingültigen Charakter haben und sich nicht auf ein Vorhaben fokussieren.
Für den Güterverkehr wird im Sachplan Verkehr, Teil Programm die Prüfung einer Güterumfahrung für Zürich genannt. Im aufliegenden Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene wurden für diese Güterumfahrung vier Varianten vorgestellt, die teilweise erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Raum haben. Bereits im Rahmen des Variantenentscheides sind die betroffenen Regionen und Gemeinden in die Planung einzubinden. Bei der Prüfung der Varianten ist dem Handlungsgrundsatz, wonach Verkehrsinfrastrukturen städtebaulich qualitativ integriert werden müssen, Rechnung zu tragen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RZU</li> <li>• ZPF</li> </ul>	Antrag angenommen. Es wird ergänzt, dass die Varianten städtebaulich und raumplanerisch bestmöglich abgestimmt werden müssen.

Ergänzen, dass Konflikte zwischen den Vorgaben der Störfallvorsorge und der Siedlungsverdichtung auch entlang der "Käferberglinie Altstetten–Oerlikon–Glattbrugg/Kloten bestehen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag angenommen.
Ergänzung, dass die zu entwickelnden Verkehrsdrehscheiben auch städtebaulich optimal eingebunden werden sein müssen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RZU</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Ein Passus dazu besteht in Kap. 3
Es wird beantragt, die Klammer mit beispielhafter Nennung von Limmattal und Glatttal. Zu streichen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SH</li> </ul>	Antrag angenommen. Wird gestrichen.
Ergänzen, dass bei unvermeidlichen Infrastrukturausbauten Ersatzmassnahmen und flankierende Massnahmen integraler Bestandteil der Projekte sein sollen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZH</li> </ul>	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Allgemeine Aussage, die in Kapitel 4 behandelt wird.
Der Handlungsspielraum ist zu ergänzen durch Biotope von nationaler Bedeutung (Moore, Auen, Trockenwiesen- und weiden, Amphibienlaichgebiete). Achtung: Bei den Biotopen von nationaler Bedeutung sind 200m Pufferzonen einzurechnen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Allgemeine Aussage. Wird in Kapitel 4 berücksichtigt.
Das Städtenetz ist insbesondere im Thurtal nicht durch ein zweckmässiges Strassennetz verbunden. Das vorhandene Strassennetz stammt aus den 1960er-Jahren und genügt den Anforderungen nicht. Ebenso ist das Strassennetz in Wil nicht zweckmässig. Sämtlicher Verkehr wird ins Zentrum geführt, das bereits seit langer Zeit unter den Auswirkungen leidet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton TG</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Es wird präzisiert, dass bei Schienen- und Strassennetzen regional Ausbaubedarf bestehen kann.
Es wird angemerkt, dass die Förderung der tangentialen Verbindung über die Hochrheinstrecke mit Durchbindung nach St. Gallen (Angebotsverbesserungen (Halbstundentakt) und vor allem Integration ins Schweizer Tarifsysteem) von Bedeutung ist.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SH</li> </ul>	Kenntnisnahme. Aussagen zu Tangentialverbindungen in Kap. 3.
In der Liste ist die Oberlandautobahn nicht aufgeführt, jedoch ist in der Karte 3 in Kap. 6.1 eine entsprechende Verbindung eingetragen. Da die räumlichen Auswirkungen negativ sind, ist darauf zu verzichten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GLP ZH</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Es wird präzisiert, dass der Kanton Zürich dem Bund ein Projekt zur Netzlückenschliessung auf derr N15 unterbreitet hat.

<p>Der Flughafen Zürich hat verschiedene Rollwege aus- und neugebaut. Weitere Projekte sind geplant. Diese Ausbauten erhöhen die Sicherheit, aber auch die maximale Stundenkapazität. Es ist entscheidend, dass dieser Kapazitätsausbau nicht zu einer Steigerung der Anzahl Flugbewegungen genutzt wird, sondern ausschliesslich der Verbesserung der Pünktlichkeit dient. Ein allfälliger Bedarf nach weiteren Flugbewegungen im Langstreckenbereich soll so möglich sein, indem Kurzstreckenverbindungen konsequent auf Bahn verlegt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• GLP ZH</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Die Nutzung der Flughafeninfrastruktur ist im SIL Objektblatt «Flughafen Zürich» geregelt. Auf Kurzstreckenflüge wird in Kap. 4 eingegangen.</p>
<p>Dem Landesflughafen Zürich sind langfristig weitere Entwicklungsoptionen und deren Prüfung zu ermöglichen. Der Landesflughafen Zürich erfüllt eine Schlüsselrolle für die internationale Erreichbarkeit des Kantons Zug, des Metropolitanraums Zürich und der gesamten Schweiz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZG</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Aussagen zur Bedeutung des Flughafens sind im Sachplan Verkehr, Teil Programm festgehalten.</p>
<p>Die Notwendigkeit von verbesserten und zusätzlichen OV-Verbindungen an den Flughafen Zürich in den Tagesrandzeiten ist festzuhalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flughafen Zürich AG</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Auf die Wichtigkeit von Tagesrandverbindungen an und vom Flughafen Zürich wird hingewiesen.</p>

### **Kapitel 6.2 Metropolitanraum Basel**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
<p>«Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen», Antrag auf Umformulierung des Satzes: «Die Siedlungsentwicklung erfolgt nach innen, um mittel- bis langfristig eine Reduktion des Verkehrs auf den Nationalstrassen zu erreichen. Bei Überbelastungen der Nationalstrassen ist die Einführung eines netzübergreifenden, angebotsorientierten Verkehrsmanagements zu prüfen».</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Präzisierung, dass Siedlungsentwicklung nach Innen erfolgen soll, wird aufgenommen.</p>

<p>Folgender Satz ist zu ergänzen: «Bei Überbelastungen der Nationalstrassen ist die Einführung eines netzübergreifenden, angebotsorientierten Verkehrsmanagements zu prüfen, das auch den Ziel- und Durchgangsverkehr der Agglomeration bewirtschaftet.»</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Die NS nimmt lokale Verkehre auf, wenn sie noch freie Kapazitäten hat. Ihre Aufgabe ist auch die grossräumige Verbindung/Durchleitung, damit die Lokalstrassen für Ziel-/Quellverkehre frei sind. Aussage zu Verkehrsmanagement wird aufgenommen</p>
<p>Ergänzung um Aussagen zum Infrastrukturausbau am Bahnknoten Basel und Nennung des Herzstücks. Begründung: Die Umsetzung des trinationalen Angebotskonzepts der S-Bahn ist zwingend auf einen Infrastrukturausbau am Bahnknoten Basel und insbesondere auf das Herzstück angewiesen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Es wird erwähnt, dass es bei den Ausbauten um Kapazitätssteigerungen und um neue Haltepunkte geht. Herzstück wird erwähnt. Die Umsetzung des trinationalen Angebots fördert den öffentlichen Verkehr in der gesamten Region.</p>
<p>«Umwelt»: Die Stossrichtung und die umzusetzenden Schritte werden gut dargelegt. Der Hinweis auf RPG 1 und die Richtpläne kann weggelassen werden, da hier erstmals entgegen der Formulierungen in den anderen Stossrichtungen der Planungsprozess konkret angesprochen wird.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	<p>Antrag abgelehnt. Wird beibehalten, wie bei den anderen Handlungsräumen.</p>
<p>Aussagen zum Aufbau eines Veloroutennetzes in den Stossrichtungen ergänzen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Passus zum Veloroutennetz wird aufgenommen</p>
<p>Fricktal, Gebiete westlich des Flughafens deutsche Gebiete Lörrach/Weil am Rhein. sind ebenfalls als „Gebiet mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV-Anteils“ ausweisen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Fricktal wird aufgenommen. Ausländische Gebiete werden nur im Text erwähnt, da keine direkte Kompetenz.</p>
<p>Die Aussagen zur Schifffahrt, die im Anhang 3 genannt werden, im Objektblatt 6.2 zum Handlungsraum Metropolitanraum Basel integrieren. Zudem werden Ergänzungen zum Text aus dem Anhang 3 gewünscht.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Aussagen werden aufgenommen, im Sinne, dass die Anbindung der Rheinschifffahrt an den an die anderen Verkehrsträger von grosser Bedeutung ist.</p>
<p>Folgende Ergänzungen bzw. Die Aussagen, wonach das Bahnnetz mittelfristig „nicht von Überlast betroffen sein wird“ entspricht mittlerweile nicht mehr den heutigen Erkenntnissen. Völlig ausgeblendet wird zudem die Überlast auf dem Strassen- und Tram-/Busnetz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Eine Klärung wird vorgenommen.</p>

Der Satz „der Regionalverkehr wird bei einer Angebotssteigerung nicht mehr hinreichend über den Knoten Basel geleitet werden können“ ist unklar formuliert	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	Eine Klärung wird vorgenommen.
Bei den aufgelisteten Projekten ist eine Vermischung zwischen Angebotsverbesserungen („Taktverdichtung“) und Infrastrukturmassnahmen („Kapazitätsausbau festzustellen).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Die Vorhaben sind so aufgeführt, wie in STEP beschrieben.
Antrag Karte 3: Nordtangente nicht als „Achse mit Kapazitätserweiterung Strasse“ ausweisen. Begründung. Die Karte ist etwas schwierig zu lesen, aber es scheint, dass die Nordtangente als Achse mit Kapazitätserweiterung dargestellt wird. Zumindest unseres Wissens gibt es hier aber kein Projekt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BS</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Rheintunnel schliesst insbesondere die (Kapazitäts-)Lücke zwischen Nordtangente und N2/Birsfelden.
Die Beschreibung des Handlungsbedarfs bei «Übergänge zwischen Nationalstrasse und dem nachgelagerten Strassennetz» ist nicht zutreffend. Die Übergänge zwischen der Nationalstrasse und dem nachgelagerten Strassennetz im Kern und den inneren Korridoren sind nur die Symptomträger für das Problem, dass die Zufahrt auf der Nationalstrasse bis in die Kerne ohne grösseren Widerstand erfolgen kann. An diesen Stellen sind alle Verkehrsträger abzustimmen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Es wird eine Formulierung vorgeschlagen, die auf die Lenkung zwischen dem periurbanen Raum und den Kernzonen abzielt.
Es ist unklar, ob die Stossrichtungen als Information oder als behördenverbindliche Grundsätze zu verstehen sind.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag angenommen. Disclaimer zu «Stossrichtungen» wird eingangs Kapitel 6 ergänzt.
Güterverkehr: Dass der Bund beabsichtigt, mit den Kantonen eine Konzeption bezüglich Lage und Kapazität von Logistikhubs zu erarbeiten, ist neu. Eine erstmalige Information dazu wird beantragt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Es wird geklärt, dass eine Konzeption bezüglich Lage und Kapazität von Logistikhubs zu prüfen ist.
Verkehrsdrehscheiben: Es wird beantragt, die Rolle der Transportunternehmungen zu ergänzen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Auf die Rolle der Transportunternehmungen wird in Kapitel 3 hingewiesen. Hier geht es um die Verortung und räumliche Eingliederung, weniger um betriebliche Aspekte.



Es wird beantragt zu ergänzen, dass bereits die bestehenden Bundesinfrastrukturen nach heutigem Recht in Konflikt mit Umwelt und Landschaft stehen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Keine handlungsraumspezifische Aussage, wird in Kapitel 4 behandelt.
Das Gebiet Allschwil soll als Gebiet «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastruktur » aufgenommen werden. Analog zu den Ausläufern bis Oberwil und Reinach.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag angenommen. Gebiet Allschwil wird als Gebiet mit «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen» aufgenommen.
Es wird empfohlen, eine neue Signatur «Übergang äusserer zu innerem Korridor» einzuführen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Es wird davon abgesehen, eine neue Signatur «Übergang äusserer zu innerem Korridor» aufzunehmen.
Die Signatur «Gebiete mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV-Anteils» in den ländlichen Gebieten sind teilweise nicht nachvollziehbar. Es wird beantragt, den Raum zwischen Laufen und Delsberg sowie die ländlichen Gebiete südöstlich von Sissach aus dieser Signatur zu entlassen. Im Gegenzug muss das nördliche Ergolzthal und der Korridor bis Rheinfelden (ggf. bis Frick) in die Signatur integriert werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag angenommen. Strecke Laufen – Delsberg Gebiet südöstlich von Sissach wird aus der Signatur entlassen. Aufnahme unteres Fricktal bis Frick.
Es wird darauf hingewiesen, dass eine Kapazitätserweiterung Augst – Rheinfelden (über die in der Projektierung weit fortgeschrittene PUN Augst – Rheinfelden hinaus) nur erfolgen darf, wenn der Zufluss auf der Nationalstrasse aus dem ländlichen Raum gesteuert wird.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Ein Verzicht auf den PUN-Ausbau steht derzeit nicht zur Diskussion.
Karte 2: Die Verkehrsströme in Richtung Frankreich und Deutschland sind ebenfalls abzubilden. Eine Differenzierung nach den Raumtypen (v. a. Agglomerationskern/-gürtel im Vergleich zum restlichen Metropolitanraum) wäre interessant.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Daten über die Landesgrenze fehlen, daher Darstellung nicht möglich. Hinweis dazu kann aufgenommen werden. Differenzierung nach Raumtypen wurde von vielen Kantonen nicht gewünscht, Darstellung wurde mit den Kantonen diskutiert.
Eine ganztägige Überlastung des Kantons- oder Gemeindestrassennetzes gibt es im Kanton Basel-Landschaft nirgends. Antrag: Die Formulierung ist anzupassen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag angenommen. Diesen Umformulierungsantrag wird entsprochen.

Mit der Einschätzung, dass auch mittelfristig generell keine Überlast bei der Bahn auf schweizerischer Seite besteht, sind wir nicht einverstanden. Es ist eine offener Formulierungen zu wählen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag angenommen. Diesen Umformulierungsantrag wird entsprochen.
Folgende Korrekturen sind in der Liste der mit den STEP Ausbausritten vorzunehmen: - Basel/Aareland: Abschnitt Basel-Gelterkinden-Aarau-Zürich: Taktverdichtung - Basel-Angrenzendes Ausland: Ausbau und Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel-Schaffhausen, Ausbau der Wiesentalbahn Basel-Lörrach sowie Bau Anschluss an den Flughafen Basel-Mulhouse Die Tramstrecken Basel–Ettingen und Basel–Reinach–Aesch weisen keine Kapazitätserweiterung auf.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BL</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Anpassungen erfolgen, Einträge erfolgen aufgrund der vorgesehenen STEP Massnahmen. Verdichtung mit Expresstram bis Bottmingen/Reinach und Tram 3 fährt bis St. Louis – nicht EAP.
Wir beantragen, den folgenden Punkt zu ergänzen: «Mit den STEP Ausbausritten ist die Umsetzung folgender Projekte vorgesehen: - Basel/Jura: Abschnitt Basel-Delémont-Biel: Taktverdichtung und Verlängerung Richtung Westschweiz (Wiedereinführung der Durchverbindung Basel-Laufen-Delémont-Genf)»	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton JU</li> </ul>	Antrag angenommen.
Der Beschrieb zu Konzepten zur Entsorgung von Ausbruchmaterial ist unklar formuliert.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> </ul>	Kenntnisnahme. wird so belassen
Karte 1 ergänzen: Linie Mulhouse (F) - Basel ebenfalls als übergeordnete ÖV-Achse mit Güterverkehr.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. In Ausland liegend -> keine Planungskompetenz
Satz «Ein bahnseitiger Verkehrsanschluss von Basel SBB (streichen) des Flughafens ist mit dem wird durch den (streichen und ersetzen) STEP AS 2035 mitfinanziert beschlossen» (streichen und ergänzen) anpassen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag angenommen. Diese Präzisierung wird übernommen.
Streichen der Trockenwiesen: Trockenwiesen von nationaler Bedeutung sind geschützt und können nicht überbaut werden. Antrag: Streichen der Trockenwiesen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> </ul>	Antrag angenommen. Wird gestrichen.

<p>Raum und Umwelt: Ergänzen, dass bei Infrastrukturausbauten die Anliegen hinsichtlich Natur (ökologische Infrastruktur) und Landschaft von Anfang an einzubeziehen sind und möglichst schonende Varianten zu realisieren sind. Ersatzmassnahmen, dort, wo es nicht möglich ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt. Wird in Kap. 4 global abgehandelt.</p>
<p>Raum und Umwelt: Die Erwähnung der Biodiversität fehlt, insbesondere der Ökologischen Infrastruktur. Antrag: Ergänzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	<p>Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Wird in Kap. 4 global abgehandelt.</p>
<p>Mit einem Konzept zur Schiffbarmachung des Rheins oberhalb Basels bis zur Aaremündung und weiter flussaufwärts könnten die zunehmenden Strassen- und Bahn-Engpässe im Agglomerationskern mit wenigen täglichen Schiffspassagen massgeblich entlastet werden ohne die Landschaft und Natur erheblich zu beeinträchtigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBSV</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Wird aber nicht weiterverfolgt.</p>
<p>Proposition : Compléter le paragraphe Stossrichtung comme suit : « Ergänzend sollte ein Teil der per Schiff in Basel eintreffenden Güter weiter per Schiff rheinaufwärts transportiert werden können. Dies würde zur Entlastung des aktuellen Hafens Basel Nord sowie von Strasse und Bahn beitragen. » Le Rhin et certains de ses affluents représentent un potentiel de développement non négligeable, avec de faibles impacts sur les zones urbaines. Proposition: Ajouter: « Eine Entlastungsmöglichkeit der bestehenden Transportinfrastruktur bietet die Wasserstrasse Rhein flussaufwärts und gewisse Zuflüsse. »</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ASNAV</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Die Wichtigkeit der Rheinschifffahrt wird aber erwähnt.</p>
<p>Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an Infrastrukturen: Es wird gewünscht, dass die Formulierung präzisiert wird: Es bestehen nicht nur auf dem Nationalstrassennetz Engpässe, sondern auch bei allen anderen Verkehrsmitteln. Die Siedlungsentwicklung hat darauf ebenfalls Rücksicht zu nehmen. Ein netzübergreifendes, angebotsorientiertes Verkehrsmanagement muss zum Ziel haben, umweltfreundliches Mobilitätsverhalten zu fördern.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	<p>Antrag wird bereits teilweise berücksichtigt. Wird in Kapitel 3 und 4 behandelt.</p>

<p>Übergänge zwischen Nationalstrassen und nachgelagertem Strassen-netz: Mit dem auf den 1. Januar 2021 in Kraft tretenden neuen Umweltschutzgesetz in Basel-Stadt ist eine Koordination mit dem nachge-lagerten Netz von Kantons- und Gemeindestrassen wichtig.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Es wird eine Formulierung vorge-schlagen, die auf die Lenkung zwi-schen dem periurbanen Raum und den Kernzonen abzielt.</p>
<p>Verkehrsdrehscheiben Bei diesem Abschnitt ist sowohl der Handlungsbedarf als auch die Stossrichtung unklar und zu vage.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Drehscheiben werden in nachgela-gerten Prozessen und weiteren HR Gesprächen konkretisiert.</p>
<p>Der Bahnanschluss für den Flugha-fen Basel soll nicht weiterverfolgt werden. Dieser fördert klimaschäd-liche Kurzstreckenflüge, zumal alle von Basel aus angeflogenen Desti-nationen in Europa liegen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Der Bahnanschluss, neue Haltestelle EAP EuroAirport ist im AS2035 ent-halten. Aussage stimmt nicht, nicht alle Flüge liegen in Europa.</p>
<p>Es wird angeregt, dass die Auto-parkplatz-Pflicht aufgehoben wird. -&gt; Kompetenz des Kantons.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	<p>Antrag bereits teilweise angenom-men. Generelle Aussagen zur Parkierung finden sich in Kap. 4.</p>
<p>Die Metropolitanregion Basel zeich-net sich besonders durch die Eng-pässe auf den Hauptverkehrsach-sen ab. Die Engpässe auf dem Nationalstrassennetz (Stufe III) sind daher mit Massnahmen zur Kapazi-tätssteigerung zu beheben. Ein netzübergreifendes, angebotsorien-tiertes Verkehrsmanagement stellt keine ausreichende Methode dar, dieser Infrastrukturproblematik zu entgegnen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirtschaftskammer Baselland</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Infrastrukturen werden wie im Sach-plan Verkehr, Teil Programm be-schrieben ausgebaut (STEP) und neu geplant.</p>
<p>Die übergeordnete Stossrichtung, die Siedlungsentwicklung der be-stehenden Verkehrsinfrastruktur-Kapazität unterzuordnen, könnte die Standortentwicklung massgeb-lich gefährden. Für beispielsweise das Laufental ist eine bessere Netzanbindung zwingend, um die Standortattraktivität für Unterneh-men und Bevölkerung aufrecht zu erhalten und zu steigern. Hier braucht es Kapazitätserweiterung auf Strasse und Schiene. Eine Len-kung über die Siedlungsentwick-lung anzustreben, wäre fatal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wirtschaftskammer Baselland</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Aussagen zur Erschliessungsgüte fin-den sich in Kapitel 3. Das Wirkungsgefüge und gegenseiti-gen Abhängigkeiten sind bekannt.</p>

**Kapitel 6.3 Métropole lémanique**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Différentes propositions de compléments concernant la liste des principaux axes ferroviaires cités dans l'introduction.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alprail</li> <li>• Citrap-vaud</li> <li>• Forum d'agglomération du Grand Genève</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. La liste a été réexaminée et adaptée là où nécessaire.
La desserte de Romont vers Lausanne et Genève et de Palézieux vers Fribourg et Berne est insuffisante, il est donc nécessaire de mentionner l'axe ferroviaire Genève-Lausanne-Palézieux-Romont-Fribourg-Berne dans les besoins d'action de la partie « Besoins d'actions » liés à l'« Augmentation des exigences d'utilisation des infrastructures ».	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	Demande non acceptée. La partie consacrée aux besoins d'action concernant l'augmentation des exigences d'utilisation des infrastructures ne traite pas de la question des qualités de desserte. Par ailleurs, la partie Programme ne prend en compte que les projets déjà décidés dans le cadre de PRODES.
Préciser les exigences relatives à la l'intégration paysagère des infrastructures, à la localisation des axes autoroutiers qui pourraient être requalifiés en boulevard urbain, à l'objectif de transfert modal, à la politique de stationnement, à la création de P+R et à leur localisation.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> <li>• ABAC</li> </ul>	Demande déjà partiellement prise en compte. Les demandes sont déjà couvertes par les chapitres généraux (1 à 5) et elles ont, pour certaines, un niveau de détail trop élevé pour la partie Programme.
L'augmentation de la part modale des TP devrait être prévue également pour délester certaines régions touristiques de flux de TIM. Une amélioration de la desserte de certaines destinations touristiques spécifiques dans la région du Grand Genève est parfois demandée, ainsi que des précisions concernant le soutien de l'offre en TP vers certains sites touristiques français.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• Canton GE</li> <li>• Forum d'agglomération du Grand Genève</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. Une précision a été apportée concernant les pics saisonniers touristiques. Les autres demandes dépassent la compétence de la partie Programme.
Mettre en avant la mobilité douce, et en particulier le vélo, comme moyen de transport à part entière et non pas seulement complémentaire à d'autres moyens de transport.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Citrap-vaud</li> <li>• Forum d'agglomération du Grand Genève</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. Une précision a été apportée concernant les voies express pour vélos. Les principes et stratégies pour la mobilité douce sont en revanche déjà définis dans les chapitres généraux de la partie. Programme (1 à 5). Certains de ces contenus considèrent la mobilité douce comme un moyen de transport à part entière.

Compléter les orientations relatives aux espaces offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP en mentionnant le potentiel du vélo électrique le long des voies vertes dans l'agglomération franco-valdo-genevoise.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> </ul>	Demande acceptée.
Le développement de connexions par bateau, aussi transfrontalières, devrait être encouragé en tant qu'alternative aux transports individuels ou publics terrestres.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ASNAV</li> <li>• Forum d'agglomération du Grand Genève</li> <li>• Préfecture Région Auvergne Rhône Alpes (F)</li> </ul>	Pris de connaissance. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Préciser les orientations relatives aux transports de marchandises en ce qui concerne le rôle des transports souterrains et celui de la navigation, le développement d'infrastructures de transbordement dans les zones industrielles (p.ex. ZIMEYSA), la gestion des dangers liée au transport de marchandises (OPAM), l'implication des acteurs privés et les solutions allant au-delà des réglementations.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> <li>• Canton VD</li> <li>• ASNAV</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. Une précision a été apportée concernant la ZIMEYSA. Les autres demandes portent sur des aspects déjà traités dans les chapitres généraux de la partie Programme (1 à 5) ou dépassent la compétence de celle-ci.
Reformulation de l'orientation concernant le chapitre « Environnement ».	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton GE</li> </ul>	Demande acceptée.
Différentes demandes de compléments ou modifications de la Carte 1 « Besoins d'action et orientations ». Ils concernent notamment des régions ou lignes concernées par une augmentation des exigences d'utilisation ou offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP. Certaines demandes portent sur des projets (ajout de lignes, tracés, réseaux et offres supplémentaires).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> <li>• SBB</li> <li>• Citrap-vaud</li> <li>• Alprail</li> <li>• Forum d'agglomération du Grand Genève</li> <li>• Pôle Métropolitain du Genevois français (F)</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. Certaines régions ou lignes concernées par une augmentation des exigences d'utilisation ou offrant un potentiel pour l'augmentation de la part modale des TP ont été prises en compte. L'axe TP Lausanne-Berne-Zollikofen d'ordre supérieur pour le transport de marchandises et la ligne du CEVA ont été rajoutés. Les autres demandes n'ont pas pu être prises en compte car la partie Programme ne prend en compte que les projets décidés dans le cadre de PRODES. Par ailleurs, la carte ne représente que la partie transfrontalière proche de la frontière.
Intégrer les chiffres 2020 des scénarios démographiques de l'OFS	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	Demande acceptée.
Ajouter l'IFP de la Côte parmi les grands enjeux paysager.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	Demande acceptée.

Différentes demandes de compléments ou de suppressions dans les parties « Rail : charges du réseau et projets de la Confédération » et « Routes : charges du réseau et projets de la Confédération » concernant des projets allant au-delà des planifications PRODES pour le rail et la route.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> <li>• Canton VS</li> <li>• Alprail</li> <li>• SBB</li> <li>• CCIG</li> <li>• Citrap-vaud</li> <li>• Forum d'agglomération du Grand Genève</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. La liste des projets a été en partie adaptée mais elle ne prend en compte que les projets décidés dans le cadre des PRODES.
Reformulation concernant la ligne CFF du Simplon.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Demande non acceptée. Seule la formulation contenue dans PRODES a été reprise.
Prendre davantage en compte le Léman Express et son développement à venir pour illustrer la volonté d'encourager le report modal transfrontalier autour de Genève.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pôle Métropolitain du Genevois français (F)</li> <li>• Préfecture Région Auvergne Rhône Alpes (F)</li> <li>• CCIG</li> </ul>	Prise de connaissance.
Le fait que les étapes d'aménagement de PRODES pour l'infrastructure ferroviaire prévoient les mesures indiquées dans la partie « Rail: charges du réseau et projets de la Confédération » est à saluer.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alprail</li> </ul>	Prise de connaissance.
Différentes propositions de reformulation et compléments concernant le paragraphe « Aviation » sont proposées. Elles mettent l'accent sur l'aire d'influence de l'aéroport de Genève, sur le renforcement de son accessibilité en transports publics (aussi au niveau transfrontalier) et sur le problème de la surcharge des routes nationales aux abords de l'aéroport.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aéroport International de Genève</li> <li>• Pôle Métropolitain du Genevois français (F)</li> <li>• Préfecture Région Auvergne Rhône Alpes (F)</li> </ul>	Demande acceptée.
Carte 3 « Aperçu des augmentations de capacités les plus importantes sur les routes nationales et le rail » : ajouter à l'indication relative aux réductions de temps de parcours, notamment pour l'axe Lausanne – Berne.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alprail</li> <li>• Citrap-vaud</li> <li>• Forum d'agglomération du Grand Genève</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. La carte représente uniquement les projets décidés dans le cadre de PRODES sont pris en compte. La réduction de temps de parcours Lausanne – Berne est citée nommément dans le texte.

Il serait souhaitable d'associer les collectivités locales françaises et les instances de coopération transfrontalière aux différents processus de révision et mise en œuvre des programmes et projets (dont projets d'agglomération, PRODES routes et rail, politique aéronautique, fiche PSIA de l'aéroport de Genève, etc.). Il est nécessaire que les collectivités locales françaises et les instances de coopération transfrontalière soient associées au processus de révision et de la mise en œuvre de la fiche PSIA de l'aéroport de Genève qui découlera de l'adoption de la Partie Programme.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pôle Métropolitain du Genevois français (F)</li> </ul>	Prise de connaissance de la première demande. Demande non acceptée concernant la fiche PSIA qui a d'ores et déjà été adoptée par le Conseil fédéral et ne sera pas modifiée en raison de l'adoption de la partie Programme. Les modalités de mise en œuvre de la fiche PSIA sont prises en charges par les organisations concernées.
Le lien entre les principes et stratégies généraux de la partie Programme et les projets annoncés pour la Métropole lémanique n'est pas toujours évident.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ABAC</li> </ul>	Prise de connaissance.
L'importance de la dimension transfrontalière dans le Grand Genève afin de mieux répondre aux enjeux en matière de transition écologique à travers une stratégie multimodale intégrée est rappelée.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pôle Métropolitain du Genevois français (F)</li> </ul>	Prise de connaissance.
Des corrections textuelles dans la version en français sont demandées.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	Demande acceptée.
Une observation qui concerne la partie Infrastructure rail du plan sectoriel des transports a été formulée.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alprail</li> </ul>	Prise de connaissance.

#### **Kapitel 6.4 Hauptstadtregion**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Allgemein: Notwendige Massnahmen als "Stossrichtung" vorzugeben ist zu unverbindlich, um dem Handlungsbedarf insbesondere bezüglich Umwelt gerecht zu werden. Weiter sind die Massnahmen zu wenig differenziert formuliert. Statt Stossrichtungen sind konkrete Handlungsvorgaben zu formulieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	Nicht angenommen. Die Stossrichtungen und allfällige Handlungsvorgaben werden im Rahmen des periodischen Austauschs mit den Kantonen zu den Handlungsräumen präzisiert werden.



<p>Anträge zu den Kapiteln «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen» sowie «Übergänge zwischen Nationalstrasse und dem nachgelagerten Strassennetz»:</p> <p>Diese Kapitel sollen auf die 3V-Strategie (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) verweisen und konkrete Massnahmen vorschlagen. Es müssen Wege gefunden werden, um die zunehmenden Mobilitätsansprüche abzudecken, ohne die Strassenkapazität auszubauen. Engpassbeseitigungen auf dem Nationalstrassennetz lehnen wir ausdrücklich ab, da sie unweigerlich zu Mehrverkehr führen und mit den Klimazielen in Konflikt stehen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt.</p> <p>Die generellen Kapitel sprechen bereits das Thema der Verkehrsverlagerung an.</p> <p>Die Stossrichtungen werden im Rahmen des periodischen Austauschs mit den Kantonen zu den Handlungsräumen präzisiert werden.</p> <p>Der Sachplan Verkehr, Teil Programm unterstützt die Komplementarität der Verkehrsträger sowie die Kombination ihrer Stärke.</p>
<p>Die erste Stossrichtung fokussiert zu schnell auf Ersatzmassnahmen. Infrastrukturen sind wo immer möglich so anlegen, dass keine Ersatzmassnahmen nötig sind. Solche kommen dann zum Zug, falls Schäden unvermeidlich sind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SCNAT</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt.</p> <p>Das Kapitel 4 nimmt schon diesen Antrag auf.</p>
<p>Die Nationalstrasse 20, deren Abschnitt Thielle–Gals bereits heute einen Engpass aufweist, obwohl es keine besondere Entwicklung gibt, wird im Kapitel zum Handlungsräum Hauptstadtregion nicht aufgeführt, sollte aber erwähnt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton NE</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen.</p> <p>Die erwähnten Probleme mit dem Engpass sind nicht mit denjenigen in den anderen Handlungsräumen vergleichbar. Der Inhalt des Sachplans Verkehr, Teil Programm wird nicht angepasst, um eine gewisse Einheitlichkeit zwischen den Handlungsräumen zu bewahren.</p>
<p>Ein Antrag zur Aufnahme kantonaler Vorhaben und Planungen (Westast Biel, Bypass Bern Ost, Pannestreifenumnutzungen) wurde gestellt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	<p>Teilweise angenommen.</p> <p>Die entsprechenden Inhalte des Handlungsraums wurden ergänzt aber der Sachplan Verkehr, Teil Programm nimmt nur Projekte auf, die im Rahmen von STEP beschlossen wurden.</p> <p>Pannestreifenumnutzungen sind nicht Gegenstand des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>
<p>Keines der Projekte zu Autobahnverzweigungen in der Agglomeration Freiburg (Birch-Luggiwil, aber auch Freiburg-Süd und Matran) wird im Sachplan Verkehr, Teil Programm erwähnt, während sie im kantonalen Richtplan als «Festsetzung» genehmigt wurden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen.</p> <p>Einzelvorhaben werden im Sachplan Verkehr, Teil Programm nicht behandelt, ist Gegenstand der Umsetzungsteile.</p>

Es darf nicht passieren, dass Städte gegen ihren Willen mit Verkehr aus dem übergeordneten Netz geflutet werden. Der enorme Widerstand gegen den N5-Westast in Biel zeigt deutlich, dass Autobahnprojekte ohne die Zustimmung der lokalen Bevölkerung heute nicht mehr realisierbar sind.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	Kenntnisnahme.
Bei der Abstimmung der Netze ist besondere Beachtung den Interessen der Anwohnenden zu schenken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	Teilweise angenommen und schon teilweise berücksichtigt. Liegt zum Teil nicht im Kompetenzbereich des Teils Programm und wurde schon in die generellen Kapitel aufgenommen.
Antrag zum Kapitel «Gebiete mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV Anteils»: Es ist für uns nicht klar, nach welchen Kriterien diese Gebiete identifiziert wurden und wieso sie ein besonderes Potential aufweisen, resp. wieso zBsp. die Achse Burgdorf-Thun oder das Aaretal nicht dazu genommen wurden. Ungeachtet dessen ist aus unserer Sicht die Erhöhung des ÖV-Anteils im ganzen Handlungsraum wünschenswert. Wir unterstützen die Stossrichtung grundsätzlich und nicht nur in den identifizierten Gebieten. Die Stossrichtung zum Freizeitverkehr begrüßen wir.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> <li>• VCS</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Bedeutung des Kapitels wurde präzisiert.
Bei der Stossrichtung «Verkehrsdrehscheiben» sind die Regionen als Stakeholder zu ergänzen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	Antrag angenommen.
Korrekturantrag in Bezug auf das Kapitel zum Güterverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	Antrag angenommen.
Der Handlungsbedarf zur kantonsübergreifenden Abstimmung der Planung von Anlagen und Vorhaben für Logistik wird in der Karte zum Handlungsraum Hauptstadtregion nicht verortet. Diesbezüglich ist insbesondere der Raum Niederbipp/Oensingen - an der Grenze der Handlungsräume Hauptstadtregion und AareLand liegend - relevant	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> </ul>	Antrag angenommen. Eine textliche Anpassung wurde vorgenommen.
Massnahmen zur Minimierung des Flächenbedarfs bzw. der Auswirkungen auf Raum und Umwelt von Abstellanlagen und Werkstätten in Kapitel 5 definieren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Das Kapitel 4.3 wurde ergänzt.

Begrüssung der Vorgabe, dass Siedlungstrenngürtel zu erhalten sind. Nicht nur Grosssäuger sind auf Vernetzung angewiesen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SCNAT</li> </ul>	Kenntnisnahme.
<p>Revitalisierungen dienen nicht in erster Linie der Naherholung, sondern der Förderung der Biodiversität.</p> <p>Für die Erhaltung und Förderung der Biodiversität bestehen in der Schweiz deutlich zu wenig Flächen. Der Hinweis zur Aufwertung der Naherholungsgebiete an See- und Flussufern soll gestrichen werden, weil Erholungsräume ausserhalb von Schutzgebieten essentiell sind. Zudem sind See- und Flussufer nicht nur Naherholungsgebiete, sondern auch Hotspots der Biodiversität.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
<p>Im Kapitel Umwelt werden nur Moorlandschaften erwähnt, andere Biotope von nationaler Bedeutung fehlen. So hat es in diesem Raum zahlreiche Auen von nationaler Bedeutung.</p> <p>Der Text sowie die Karte sind anzupassen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Eine textliche Anpassung wurde vorgenommen.
<p>Antrag zum Kapitel «Umwelt»: Die Verkehrsinfrastrukturen müssen auf ihre Verträglichkeit mit der Umwelt beurteilt werden. Gerade Gebirgslandeplätze in BLN-Gebieten sind diesbezüglich sehr kritisch zu beurteilen und aufzuheben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Das Kapitel 4.3 weist auf die Verträglichkeit der Verkehrsinfrastrukturen hin.</p> <p>Der Antrag zu den Gebirgslandeplätze wird nicht aufgenommen (liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm)</p>
Präzisierungen zum Kapitel «Umwelt» werden beantragt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SCNAT</li> </ul>	Antrag nicht angenommen.
Antrag zur Übersetzung der Karte mit den Verkehrsflüssen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	Antrag angenommen.
<p>Karte 3: In diesem Abschnitt werden Engpässe und geplante Ausbauten des Nationalstrassennetzes beschrieben. Hier stellt sich die Frage, wieso der geplante Ausbau der Nationalstrasse zwischen Luterbach und Härkingen nicht aufgeführt und dargestellt wird.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Ausbau wurde beschlossen und geplant Er wird daher nicht aufgeführt.
Es wurden verschiedene Korrekturwünsche für die Liste der STEP-Projekte formuliert	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Die Liste und die Karte wurden korrigiert.

**Kapitel 6.5 Luzern**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Rotkreuz gehört auch zu HR Zürich	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton ZG</li> </ul>	Antrag angenommen. Rotkreuz wird auch in HR Zürich betrachtet. Rotkreuz wird als «urbaner Raum» klassifiziert
Bessere Berücksichtigung der Verflechtungen mit den anderen Räumen (Transitgüter via NEAT, Gotthard Magistrale, Berner Oberland)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton NW</li> <li>• Kanton SZ</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Ausführungen zu Schienentransitverkehr wurden richtiggestellt. Umformuliert wurden auch die Ausführungen zu Beziehungen zu den anderen Handlungsräumen.
Sicherstellung der Güterumschlag im Rahmen des Projektes Durchgangsbahnhofs Luzern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton NW</li> </ul>	Kenntnisnahme Diese Problematik wird im Rahmen des Projektes berücksichtigt. Aus Sicht des BAV wird hier keine weitere Ergänzung benötigt.
Eine Stossrichtung zum Güterverkehr fehlt derzeit (S. 89). Die Stadt Luzern schlägt vor, eine Stossrichtung zu formulieren, dass die Ver- und Entsorgung der Siedlungsbiote mit Gütern zukünftig möglichst CO <sub>2</sub> -frei, energieeffizient und emissionsarm abgewickelt werden soll.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Luzern</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Eine Stossrichtung wurde hinzugefügt. Allgemeine Aussagen zu Güterverkehr und Logistik wurden im Kapitel 2, 3 und 4 ergänzt.
Der Bypass Luzern muss (wegen des Inhaltes des Sachplans Verkehr, Teil Programm) überdacht respektive unter diesen Voraussetzungen neu beurteilt werden. Bisher fehlt eine Beurteilung der Umweltauswirkungen auf Grund einer mangelhaften Kosten-Nutzen-Analyse und es fehlen insbesondere jegliche flankierenden Massnahmen, welche eine Verkehrslenkung zum Ziel haben. Hält man am Bypass Luzern fest, so erwartet der VCS Luzern jetzt eine parallele und konkrete Planung und Einführung der flankierenden Massnahmen und deren Abstimmung auf die Orts-, Agglomerations- bzw. Regionalplanung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	Kenntnisnahme.

<p>Ergänzungen Gebiete mit Potenzial zur ÖV-Erhöhung Stans-Buochs addieren Luzern-Küssnacht am Rigi Kleinere Tourismus-Gebiete oder Orte</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton LU</li> <li>• Kanton NW</li> <li>• AG Berggebiet</li> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Diese Kategorie entspricht Gebieten, wo auf Basis der aktuellen und geplanten Angebote noch Potenzial zur ÖV-Erhöhung bestehen. Dies scheint bei den beiden Fällen nur begrenzt den Fall zu sein und es wird darauf verzichtet. Zum Thema Freizeitverkehr gelten die grosse Mehrheit der Aussage nicht nur Hoptspot, sondern alle Tourismusorten. Somit werden keine Anpassungen benötigt.</p>
<p>Der Sachplan Verkehr, Teil Programm legt fest, dass die S-Bahn Luzern gemeinsam zwischen den betroffenen Partnern weiterentwickelt werden soll. Im Sachplan Verkehr, Teil Programm soll noch explizit aufgeführt werden, dass damit der Bund, die betroffenen Zentralschweizer Kantone und die Standortgemeinde Stadt Luzern zu verstehen sind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Luzern</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Diese explizite Ausführung nicht nötig. Es gilt für alle Projekte und ist weder Projekt- noch Handlungsraumspezifisch.</p>
<p>Fehlen von Redundanzen auf der Achse Sarnen-Stans (-Luzern)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton NW</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Die Engpasssituation am Lopper ist hier schon erwähnt.</p>
<p>Die Funktionsfähigkeit der Wildtierkorridore durch die Funktionsfähigkeit der Ökologischen Infrastruktur (inkl. Wildtierkorridore) ersetzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Academie der Naturwissenschaften Schweiz</li> <li>• Bird Life Schweiz</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Formulierung wurde angepasst.</p>
<p>Demographische Prognose prüfen (insb. Diskrepanz mit kantonalen Richtplänen)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton NW</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Wurde geprüft und leicht angepasst. Regelmässig Überprüfung erfolgt dann im Rahmen der periodischen Handlungsraumgespräche.</p>
<p>Nur ein ESP in Kanton Obwalden : Sarnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton OW</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Wurde korrigiert.</p>
<p>"Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern mitsamt notwendiger flankierender Massnahmen" ersetzen durch "Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und Planung (Studien) der bisher bekannten flankierenden Massnahmen" ersetzen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Wurde korrigiert.</p>

**Kapitel 6.6 Città Ticino**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
Far fronte alle crescenti esigenze di utilizzo delle infrastrutture: il problema di capacità sul Piano di Magadino, che porta giornalmente a ingorghi, dovrebbe assolutamente essere risolto.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	Richiesta in parte accettata e in parte già ritenuta. Le sfide riscontrate sul Piano di Magadino sono già state trattate in questo capitolo. Una frase supplementare è comunque stata aggiunta nelle informazioni sul contesto.
Vanno maggiormente esplorate e implementate le possibilità di gestione del traffico offerte da strumenti di regolazione.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino</li> </ul>	Richiesta già ritenuta. Questo aspetto è stato trattato nel capitolo 4.
I contenuti e le cartine concernenti l'area d'intervento Città Ticino suggeriscono necessità e possibilità d'intervento sono presenti praticamente solo nell'area caratterizzata dai principali agglomerati urbani (tra Chiasso e Bellinzona). Ciò dev'essere modificato: l'offerta di trasporto pubblico della tratta di montagna del Gottardo dev'essere messa in relazione con lo sviluppo turistico e i collegamenti col trasporto pubblico nelle valli laterali devono essere rafforzati.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	Presenza d'atto. Questi aspetti sono già trattati nel capitolo concernente l'area d'intervento della regione del Gottardo.
Nel quadro della collaborazione transfrontaliera con l'Italia, la Confederazione dovrebbe incoraggiare la creazione di piattaforme dei trasporti al di là della frontiera e sostenere di più la collaborazione anche al di fuori dei programmi d'agglomerato (ad es. per il rafforzamento della tratta ferroviaria Chiasso-Milano). La Confederazione dovrebbe inoltre condurre il dialogo per l'abolizione del divieto di cabotaggio per il trasporto regionale pubblico transfrontaliero. Infine, il TILO dovrebbe essere messo in evidenza come progetto transfrontaliero esemplare.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton TI</li> <li>• Città di Lugano</li> <li>• SAB</li> </ul>	Richiesta parzialmente accettata. È stato aggiunto un riferimento alle piattaforme dei trasporti al di là della frontiera. Anche il contenuto sulla collaborazione con gli attori stranieri è stato sviluppato. Per quel che concerne il divieto di cabotaggio, la parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti non è lo strumento adeguato. Il TILO è ora menzionato nelle informazioni sul contesto.
Segnalare la necessità di interventi di risanamento territoriale ed ambientale delle infrastrutture esistenti e promuovere progetti di spostamento dei tracciati e/o di interrimento o copertura per ricavare nuovi spazi verdi pubblici.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton TI</li> <li>• EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino</li> </ul>	Richiesta già ritenuta. Queste problematiche sono già trattate nel capitolo 4.3 così come nella parte Ambiente di questo capitolo.

<p>La sfida posta dal potenziale conflitto tra l'aeroporto di Locarno e l'area naturale delle Bolle di Magadino dovrebbe essere menzionato.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	<p>Richiesta già parzialmente ritenuta.</p> <p>La questione dell'aeroporto è già trattata nella scheda di coordinamento PSIA. Le sfide che caratterizzano il Piano di Magadino sono menzionate nella presente versione e saranno progressivamente consolidate e se del caso aggiornate nel quadro degli scambi periodici a proposito delle aree d'intervento.</p>
<p>Diversi complementi sono richiesti a proposito dell'infrastruttura ferroviaria o dell'offerta. La maggior parte chiede di mettere in evidenza il completamento di Alptransit (in particolare la tratta a sud di Lugano e la circosollazione di Bellinzona, ma anche la tratta della Riviera). Gli altri progetti menzionati sono il collegamento Cadenazzo-Luino (Gronda Ovest), il terzo binario Bellinzona-Giubiasco e il tram-treno del Luganese. L'aumento della cadenza FART Locarno-Intragna è anch'esso menzionato.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton TI</li> <li>• Città di Bellinzona</li> <li>• ASTUTI</li> <li>• ATA</li> <li>• EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino</li> <li>• Pro Gottardo</li> </ul>	<p>Richiesta parzialmente accettata. Unicamente i progetti già decisi nel quadro dei PROSSIF possono essere presi in considerazione. La formulazione è stata modificata per quanto riguarda il tram-treno del Luganese.</p>
<p>Dei complementi sono richiesti a proposito dell'infrastruttura autostradale. Si tratta della presa in considerazione dello studio preliminare sullo spostamento e copertura della N2 nel Basso Mendrisiotto, dello svincolo N2 di Sigirino, del semi-svincolo di Bellinzona e del collegamento N2-N13 Bellinzona-Locarno.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton TI</li> <li>• Comune di Chiasso</li> <li>• CRTM</li> </ul>	<p>Richiesta non accettata. Unicamente i progetti già decisi nel quadro di PROSTRA possono essere presi in considerazione.</p>
<p>L'aumento delle capacità sulla N2 tra Lugano e Mendrisio rischia di produrre effetti negativi su scala regionale se non accompagnato dalla realizzazione di Alptransit a sud di Lugano e dallo sviluppo di una visione globale per il Basso Mendrisiotto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino</li> <li>• Pro Gottardo</li> </ul>	<p>Richiesta già ritenuta. Questo aspetto è trattato sotto "Far fronte alle crescenti esigenze di utilizzo delle infrastrutture".</p>
<p>Adattare le basi cartografiche: fornire una carta di sintesi che mostri la strategia Mobilità e territorio 2050 per il Canton Ticino nel suo insieme. Completare la Cartina 3 con un aumento delle capacità ferroviarie tra Lugano e Chiasso (offerta più densa).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton TI</li> <li>• SBB</li> </ul>	<p>Richiesta non accettata. Le strategie indicate nel capitolo 6 e le relative cartine si basano sulle 12 aree d'intervento come definite nel Progetto territoriale Svizzera. La cartina 3 mostra unicamente i progetti già decisi nel quadro dei PROSSIF.</p>

Eliminare i dati sulla demografia dal momento che essi sono eterogenei ed evolutivi.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton TI</li> </ul>	Richiesta non accettata. Benché parziale, i dati demografici forniscono un ritratto utile anche a livello comparativo delle diverse aree d'intervento. I dati saranno, se disponibili, aggiornati ad ogni adattamento delle strategie per le aree d'intervento (vedasi Allegato 6).
--	---	---

### Kapitel 6.7 Arc jurassien

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
La prise en considération des enjeux spécifiques au territoire de l'Arc jurassien est saluée.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ville du Locle</li> </ul>	Prise de connaissance.
Diverses demandes de corrections concernant le texte relatif au besoin d'action.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton NE</li> <li>• Canton JU</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. Les corrections relevant de la compétence de la partie Programme ont été effectuées.
Demande d'appuyer le contenu relatif à la nécessité d'une coopération transfrontalière en faveur d'une réduction des TIM notamment par le biais de mesures infrastructurelles et d'amélioration de l'offre.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton NE</li> <li>• SAB</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. Le contenu a été précisé mais la partie Programme ne prend en compte que les mesures décidées dans le cadre de PRODES.
Demande de prise en compte de projets de jonctions autoroutières et des problèmes liés à la liaison N20-N5 entre Vauseyon et Serrières.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton NE</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. Certains contenus ont été précisés. La partie Programme ne prend par ailleurs en compte que les mesures décidées dans le cadre de PRODES.
Demande de prise en compte du projet ArcExpress et de la ligne Porrentruy-Bonfol et de l'axe ferroviaire et autoroutier Bienne-Belfort	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> <li>• VCS</li> </ul>	Demande non acceptée. La partie Programme ne prend en compte que les mesures décidées dans le cadre de PRODES.
Demande de précision quant au titre et à la légende « augmentation des exigences d'utilisation des infrastructures (dont la garantie des transitions entre les routes nationales et le reste du réseau routier »)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton NE</li> </ul>	Demande acceptée. Le titre et le contenu y relatif ont été adaptés.
Demande d'inclusion d'études quant à la mise en œuvre d'alternatives de transport par bateau pour les marchandises	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ASNAV</li> </ul>	Demande non acceptée. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Diverses demandes de corrections concernant le texte relatif à la situation initiale	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton NE</li> <li>• Canton VD</li> <li>• VCS</li> </ul>	Demande partiellement acceptée. Les corrections relevant de la compétence de la partie Programme ont été effectuées.



Demande d'intégration de la N18 Delémont-Bâle et de la H18 Glovelier – La Chaux-de-Fonds dans le réseau des routes nationales par le biais du PRODES.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton JU</li> </ul>	Demande non acceptée. La partie Programme ne prend en compte que les mesures déjà décidées dans le cadre de PRODES.
Demande de suppression du projet de développement de la N18	<ul style="list-style-type: none"> <li>• VCS</li> </ul>	Demande non acceptée. La demande dépasse la compétence de la partie Programme.
Demande de prise en compte des insuffisances actuelles aux heures de pointe dans les tunnels A16 (Mont-Terri et Mont-Russelin) ainsi que sur la H18 dans le secteur de Delémont.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton JU</li> </ul>	Demande non acceptée. Les problèmes de saturation mentionnés ne peuvent pas être comparés à ceux observés dans les autres territoires d'action. Le contenu de la partie Programme n'est pas adapté afin de conserver une certaine unité entre les territoires d'actions.
Demande de prise en compte du parc naturel régional vaudois	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VD</li> </ul>	Demande acceptée. La précision a été apportée.

### Kapitel 6.8 Aareland

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastrukturen, Stossrichtung: Bei der zweiten Stossrichtung ist neben der Erschliessung mit ÖV und Fuss und Veloverkehr auch auf das übergeordnete Verkehrsnetz zu verweisen und allenfalls auch auf Gleisanschlüsse hinzuweisen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Anpassung dahingehend, dass erläutert wird, dass bis 2040 auf der Autobahn N1 die grössten Engpässe behoben sein werden.
Güterverkehr: Für die Störfallvorsorge fehlt die Stossrichtung.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> </ul>	Kenntnisnahme. Handlungsbedarf und Stossrichtung im Güterverkehr werden angepasst.
Karte 1: Die Signatur "Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen..." im Raum Oensingen-Olten ist schlecht erkennbar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> </ul>	Antrag angenommen. HR Kern wird etwas gegen Westen gezogen.
Ausgangslage Strasse: Die N1 ist in diesem Raum aufgrund der ausgeprägten Logistikknutzung vom überregionalen und nicht vom regionalen Verkehr belastet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> </ul>	Antrag angenommen. Anpassung diesbezüglich wird gemacht
Die Aufzählung der Massnahmen nach STEP 2025/2035 ist mit der Verdichtung der IR-Verbindungen zwischen Olten und Oensingen - (Solethurn) und somit der Einführung eines integralen Halbstundentaktes im Fernverkehr für Oensingen und Egerkingen zu ergänzen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SO</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Verdichtung Olten-Solethurn wird gemäss STEP 2025/2035 später erfolgen: nur RE wird ½ h Takt.

Entsprechend der Feststellung, dass das auch mit den Ausbausritten gemäss STEP AS 2035 die Kapazität ausgeschöpft sein wird, ist der neuen Verbindung zwischen dem Raum Aarau und dem Limmattal eine hohe Priorität beizumessen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Ergänzt wird die Stossrichtung «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüchen...»: dass entsprechende Kapazitätsausbauten geprüft werden.
Lenzburg wird hier irrtümlich dem Aareland und nicht dem Metropolraum Zürich zugeteilt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AG</li> </ul>	Antrag angenommen. HR Kern wird nicht so weit gegen Osten gezogen.
Unter Stossrichtung Güterverkehr ist folgendes zu ergänzen: "In Zusammenarbeit mit dem Bund und Bahn (ergänzen) erarbeiten die Kantone Solothurn und Aargau und die Anrainergemeinden eine Konzeption bezüglich Lage und Kapazität von Logistikhubs..."	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Passage wird umformuliert.
Karte 1 ergänzen: • Linie Olten - Zofingen - Emmenbrücke ebenfalls als übergeordnete ÖV-Achse mit Güterverkehr darstellen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag angenommen.
Linie Lenzburg - Dietikon (via Heitersberg) als übergeordnete ÖV-Achse mit Güterverkehr darstellen. Es handelt sich um eine Strecke von nationaler und internationaler Bedeutung für den Güterverkehr.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag angenommen.
Linie Lenzburg - Suhr - Zofingen als übergeordnete ÖV-Achse mit Güterverkehr darstellen. Es handelt sich um eine Strecke von nationaler Bedeutung für den Güterverkehr.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen.
•Lenzburg-Wohlen-Muri als Gebiet mit besonderem Potential zur Erhöhung des ÖV-Anteils ausweisen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen.
Projektliste ergänzen: • "Schlaufe Mägenwil" ist in AS 2025 enthalten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Alle Projekte, die bewilligt sind, z.B. die Schlaufe Mägenwil wird bereits Ausgangslage sein.
Karte 3 ergänzen: •"Schlaufe Mägenwil" (Verbindungsline Mägenwil - Birr) ergänzen. •"Spange "Öenz" (Verbindungsline Derendingen-Langenthal). • Fricktalachse mit Kapazitätserweiterung auf der Schiene einzeichnen. Für den Güterverkehr wurde die Kapazitäten erhöht.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Alle Projekte, die bewilligt sind, z.B. die Schlaufe Mägenwil wird bereits Ausgangslage sein. Kapazitätserweiterung auf Bözberglinie wird nicht dargestellt, da bereits Ausgangslage (4 m Korridor).
Antrag: Stossrichtung ergänzen: Es sind vermehrt grosse Grünbrücken und Unterführungen zur Vernetzung von Grosssäugern nötig.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Präzisiert wird: «...mit dem Bau von Wildtierpassagen» Grünbrücken werden in Kap. 4 allgemein behandelt.

Umschreiben: Stossrichtung Zu bewahren und gezielt aufzuwerten, hierfür sind regionale Konzepte nötig, welche den einzelnen Nutzungen Schwerpunkte zuweisen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> </ul>	Kenntnisnahme
Im Kapitel Raum und Umwelt fehlen jeweils Überlegungen hinsichtlich Natur und Biodiversität.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	Kenntnisnahme. Aussagen dazu in Kap. 4.

### Kapitel 6.9 Nordostschweiz

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Bevölkerungswachstum – diverse Präzisierungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> <li>• Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee</li> <li>• Verein St. Galler Rheintal</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Wurde zum Teil umgesetzt.
Problematisch sind fehlende Kapazitäten bei der Zollabwicklung. Diese generieren regelmässige Rückstaus auf der Nationalstrasse und auch auf dem nachgelagerten Netz. Dazu wurde keine Stossrichtung formuliert. Es ist eine entsprechende Stossrichtung zu formulieren. Vorschlag: «Der Bund (ASTRA und Zollverwaltung) erarbeitet Konzepte, um die Kapazitäten der Grenzübergänge besser mit dem Strassennetz abzustimmen.»	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SG</li> </ul>	Antrag nicht aufgenommen. Ausfahrtspuren wurden auf den Pannestreifen schon verlängert. Zoll hat ihre Bedürfnisse (Einführung DaZIT). Somit ist der Spielraum auf Seite Bund begrenzt. Auf Seite Kantone würde auch Spielraum im Bereich MIV-Begrenzung bestehen (Siedlungsentwicklung, ÖV-Angebot, ...).
Infragestellung der Methodik zur Ausweisung der Gebiete mit Potenzial Erhöhung ÖV Nutzung und der entsprechenden Gebiete Insb. Achse Wil-St Gallen-St Margrethen addieren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SG</li> <li>• Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Aufweisung erfolgte auf qualitativer Basis. Ziel ist aber dieser Prozess laufend im Rahmen der Diskussionsgesprächen fortzusetzen und wenn möglich auf fundiertere Methodik zu stützen. Es wird ein Hinweis dazu im Dokument eingefügt. Der Achse Wil-St Gallen-St Margrethen wird aufgenommen.
Der Satz ist wie folgt anzupassen: «Der ÖV-Anteil im Freizeitverkehr ist im Toggenburg und in den Flumserbergen ist in Gebieten, die schon ein gutes Angebot haben (z.B. Toggenburg, Flumserberge) durch Sensibilisierungsmassnahmen...»	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SG</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Da keine Vollständigkeit sichergestellt werden kann, wird die alte Formulierung beibehalten.

<p>Anzustreben ist eine verbesserte Anbindung des Toggenburgs an den Grossraum Zürich von Wattwil via Rapperswil nach Zürich HB und Dübendorf (Innovationspark). Mit dem Ausbau der Infrastruktur (Rickentunnel) können auch zweistöckige Zugkompositionen verkehren und eine umsteigefreie Anbindung so vereinfacht werden</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Toggenburg</li> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Keine Aufnahme im Sachplan Verkehr, Teil Programm. Dies soll im Rahmen von SIS und STEP Schiene diskutiert werden. Erforderlichkeit der Kapazitätserhöhung für zweistöckige Zugkompositionen wäre dann zu beweisen.</p>
<p>S-Bahn FLACH – Anpassung der Texte gemäss der Volksablehnung in LI.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SG</li> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> <li>• Amt der Vorarlberger Landesregierung (A)</li> <li>• Region Sarganserland-Werdenberg</li> <li>• SBB</li> <li>• Verein St. Galler Rheintal</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Der Text wurde angepasst.</p>
<p>Strassengebundener ÖV besser berücksichtigen allgemein sowie grenzüberschreitend (und entsprechende Umsteigen in Buchs und Sargans)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AR</li> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> <li>• Verein St. Galler Rheintal</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Entsprechende Ergänzungen wurden vorgenommen.</p>
<p>Ergänzungen im grenzüberschreitenden Verkehr: Ein sehr grosser Handlungsbedarf besteht für den grenzüberschreitenden Pendlerverkehr. Im St. Galler Rheintal sind Optimierungen an der Infrastruktur (direkte Verbindungen) und im Betrieb von Strasse und Schiene anzustreben. Der S-Bahnverkehr nach Deutschland muss ausgebaut werden, die regulatorischen Hürden müssen ausgeräumt werden</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Mit dem Satz «Der ÖV-Anteil im grenzüberschreitenden Verkehr ist noch deutlich zu gering. » wird sowohl Pendler- und Freizeitverkehr abgedeckt. Strassengebundener ÖV wurde ergänzt. Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm ist nicht das richtige Gefäss, um Aussage zu regulatorischen Hürden auf deutscher Seite zu machen.</p>
<p>P+R im Ausland: nicht das Verkehrsproblem ins Ausland verlagern.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt der Vorarlberger Landesregierung (A)</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Dies erfolgt natürlich nur, wenn dies im Rahmen von grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen mit dem Ausland abgestimmt ist. Eine Präzisierung wurde hier vorgenommen.</p>
<p>Wien – Salzburg – Innsbruck – Zürich -&gt; Verlangsamung der Schweizer Strecke -&gt; wichtige Umstiege (nach Basel und Paris) seien gefährdet -&gt; könnte durch eine Schleife in Buchs gelöst werden</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (A)</li> <li>• Region Sarganserland-Werdenberg (für die Schleife)</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Ein Hinweis zu der Achse (Paris-) Zürich-Innsbruck-Wien wurde hinzugefügt.</p>

<p>Formulierung von Stossrichtungen zum Güterverkehr:</p> <p>1) Neben Gossau ist auch das Rheintal aufzuführen. Eine oder zwei KV-Umschlaganlagen (explizit keine Grossterminals) zwischen Buchs und St.Margrethen sind zu planen und anschliessend zu erstellen.</p> <p>2)Stossrichtung 2: Prüfung einer Güterumfahrung Zürich in einem künftigen Ausbausschritt STEP Schiene.</p> <p>3) Die Herausforderung des Balanceaktes zwischen Personen- und Güterverkehr ist im Handlungsbedarf aufzuführen.</p> <p>4) Im Themenbereich Güterverkehr ist ein Hinweis aufzunehmen, dass der Güterverkehr eine integrale Betrachtung des Verkehrssystems auf Schiene und Strasse und insbesondere deren Kombination bedarf.</p> <p>5) Aus ökologischer Sicht wären kurze Transportwege auf der Strasse sicherlich wünschenswert. Die Schaffung von weiteren Umschlagsanlagen auch im ländlichen Raum gilt es erneut zu prüfen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SG (1+2)</li> <li>• Region Toggenburg (5)</li> <li>• Regio Wil (3+4)</li> <li>• SBB</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen:</p> <p>1) Dies wird aufgenommen., wohlwiegend, dass eine Konkretisierung der Verortung dieser Umschlagorte im Rahmen der periodischen Diskussionen in den Handlungsräumen angestrebt wird.</p> <p>2) Nicht das richtige Gefäss. Soll in STEP Schiene /SIS geprüft werden.</p> <p>3-5) Allgemeine Betrachtungen zum Güterverkehr wurden in den Kapiteln 2,3 und 4 hinzugefügt.</p>
<p>Linien Winterthur–Gossau SG und Frauenfeld–Romanshorn–St. Margrethen ebenfalls als übergeordnete ÖV-Achsen mit Güterverkehr darstellen. Die Linie St. Margrethen-Buchs SG ist ebenfalls als übergeordnete ÖV-Achse mit Güterverkehr darzustellen. Es handelt sich um eine Strecke von nationaler Bedeutung für den Güterverkehr.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regio Wil</li> <li>• SBB</li> </ul>	<p>Antrag angenommen.</p>
<p>Hartgestein / Güterverkehr</p> <p>Es wird mehrmals explizit der Hartgesteinsabbau erwähnt, der möglichst bleiben sollte. Mit Blick auf den ehemaligen Steinbruch Campiun ist aus unserer Sicht zudem die Schwelle von mindestens 5% bzw. 10% gemäss Seite 138 zwingend zu beachten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Sarganserland-Werdenberg</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p>

<p>Verkehrsdrehscheiben:  1) Die Auflistung der Beteiligten ist um die Transportunternehmen und die Bahninfrastrukturbetreiber zu ergänzen. Die Erfahrung zeigt, dass mit dem steten Einbezug dieser starken Partner wesentlich bessere Lösungen entwickelt werden können.  2) Der Handlungsbedarf bezüglich Verkehrsdrehscheiben (Lage und Ausgestaltung der Verkehrsdrehscheiben) ist bekannt und in den Agglomerationsprogrammen abgebildet. Eine Aufnahme in den Sachplan Verkehr, Teil Programm wäre ein wichtiger Schritt für die Koordination der Aktivitäten von Bund, Kantonen und Gemeinden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SG (1)</li> <li>• Region Appenzell AR - St.Gallen – Bodensee (2)</li> </ul>	<p>Antrag bereits teilweise berücksichtigt.  1) die Formulierung bezieht sich primär auf die Verortung der Drehscheiben. Dies ist primär eine Aufgabe der Planung und somit der öffentlichen Akteure. Der Einbezug der Transportunternehmen bei der Gestaltung der Drehscheiben ist im Kapitel 3 vorgesehen.  2) Dies wird im Laufe der periodischen Handlungsraumgespräche angestrebt.</p>
<p>Umwelt: Den Anliegen des Umwelt- und Landschaftsschutzes gilt es Rechnung zu tragen. Aber keine Verschärfung.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Toggenburg</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Umwelt: Aufwertung der Naherholungsgebiete nur ausserhalb der noch bestehenden Hotspots der Biodiversität</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen.  Sachplan Verkehr, Teil Programm ist nicht das richtige Gefäss für dieses Anliegen.</p>
<p>Die aufgeführten Zentren der Agglomeration Rheintal entsprechen nicht denjenigen des aktuellen Perimeters. Weder Dornbirn, Bregenz noch Lindau gehören momentan dazu. Im polyzentrisch geprägten Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Rheintal werden Heerbrugg, Altstätten, Lustenau, Hohenems und Götzis als Regionalzentren, sowie Feldkirch als Hauptzentrum aufgeführt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verein St. Galler Rheintal</li> </ul>	<p>Antrag angenommen.</p>
<p>Ergänzungen in der Ausgangslage: Der Schiffverkehr zwischen Romanshorn und Friedrichshafen ist im Text positiv zu erwähnen, da die Fährverbindung über den See grosse Umwege erspart</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AR</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen.  Ausgangslage wurde mit Achse Romanshorn-Friedrichshafen-Ulm/Stuttgart ergänzt.</p>

<p>Unter "Strasse: Netzbelastung und Vorhaben des Bundes" ist zu erwähnen, dass der Bund mit dem NEB folgende strategische Projekte von den Kantonen übernommen hat und diese im Rahmen des SIN und des STEP priorisieren und einem Ausbausschritt zuweisen wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zubringer Appenzellerland / Umfahrung Herisau, Abschnitt 1 Nieschbergertunnel und Abschnitt 2 Wachteneggtunnel (AR)</li> <li>- Autobahnzubringer Region Rorschach (SG)</li> <li>- Ausbau A4 SH Herblingen – Grenzübergang Thayngen</li> <li>- Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) (TG)</li> <li>- Oberlandautobahn (ZH)</li> <li>- Ausbau Anschluss Reichenau (18), Ortsumfahrung Cunter – Savognin, Ortsumfahrung Bivio (GR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AR</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. NEB Projekte wurden als gesondert in der Ausgangslage aufgenommen.</p>
<p>Aufnahme BTS analog Glarus Umfahrung Näfels</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stadt Amriswil</li> <li>• Stadt Egnach</li> <li>• Stadt Romanshorn</li> <li>• Region Oberthurgau</li> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag bereits teilweise berücksichtigt. NEB Projekte wurden als gesondert in der Ausgangslage aufgenommen.</p>
<p>Engpässe auf der Schiene: die Formulierung, dass es keine Engpässe auf der Schiene gibt, wird in Frage gestellt. Kapazitätsengpässe gäbe es zwischen Zürich und Winterthur und auch auf dem lokalen Netz (Gossau - St.Gallen, St.Gallen - Rorschach)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> <li>• Region Appenzell AR - St.Gallen – Bodensee</li> <li>• Regio Wil</li> <li>• VCS</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Kapazitätsengpässe werden mit AS 2035 beseitigt.</p>
<p>Es wird beantragt, den geplanten Doppelspur- und Angebotsausbau auf der Strecke Sargans — Buchs - St.Gallen entsprechend zu ergänzen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. wurde in der Ausgangslage ergänzt.</p>
<p>Die Durchbindung der Hochrheinstrecke über Schaffhausen – Singen – Konstanz nach St. Gallen soll explizit erwähnt werden. Ebenso Angebotsverbesserungen auf der Gäubahn und die Abstimmung der Knoten Schaffhausen und Singen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SH</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Der Beschrieb der Ausgangslage wurde ergänzt.</p>

Die im AS 2035 vorgesehene Angebotsverbesserung Zürich-St.Gallen ist ebenfalls aufzuführen. Sie ermöglicht einen Vollknoten im Bahnhof St.Gallen und verbessert damit die Erreichbarkeit von Stadt und Agglomeration wesentlich und birgt grosses Potenzial zur Verbesserung des regionalen ÖV Systems.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton SG</li> <li>• Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee</li> </ul>	Antrag bereits teilweise berücksichtigt. Die Angebotsverbesserung auf der Achse Zürich-St Gallen ist in der Ausgangslage schon erwähnt.
6.9, S. 125, Konkretisieren: • SG-BN/BI-GEAP anstelle SG – BN - GEAP Im AK35 gibt es keine direkte Verbindung BN-SG.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Antrag angenommen. Wurde angepasst. Im Titel wird auch keine Aussage über eine direkte Verbindung gemacht.
Formulierung zum Flugplatz Altenrhein: Kanton Appenzell Ausserrhoden findet die Formulierung zu negativ. Land Vorarlberg lehnt die Erwähnung einer möglichen Konzession ab.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton AR</li> <li>• Amt der Vorarlberger Landesregierung (A)</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Formulierung wurde angepasst, damit sie neutraler wird und den aktuellen Umständen entspricht.
Es wird beantragt, die Verkehrsströme zwischen «Buchs (SG) und Liechtenstein/Vorarlberg» durch die aus dem gesamten Bezirk Werdenberg stammenden, über die Rheinübergänge verlaufenden stark ausgeprägten Verkehrsströme nach Liechtenstein/Vorarlberg zu ersetzen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> </ul>	Antrag angenommen. Formulierung wurde angepasst.
Ergänzung zu grenzüberschreitenden Zusammenarbeit: nicht nur, im Rahmen des „Metropolitanraums Bodensee“, sondern auch im Rahmen der grenzüberschreitenden Agglomerationsprogramme Rheintal und Werdenberg-Liechtenstein, und institutionalisierten Lenkungsausschüssen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt der Vorarlberger Landesregierung (A)</li> </ul>	Antrag angenommen. Ergänzungen wurde sowohl in der Einleitung als in der Ausgangslage vorgenommen.
Bessere Berücksichtigung Voralpenexpress in der Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Toggenburg</li> <li>• SAB</li> </ul>	Antrag angenommen.
Stadtbahn Obersee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Toggenburg</li> <li>• SAB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Projekte, die nicht in AS2035 aufgenommen worden sind, können nicht in der Ausgangslage aufgenommen werden.
Unterschiedliche Projektwünsche im Schienenverkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• IBSB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Sachplan Verkehr, Teil Programm ist hier nicht das richtige Gefäss. Ist eher für SIS und STEP relevant
Karten: diverse Kartenanträge	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Wurde grossenteils umgesetzt.
Karte: Die Strecke Zürich-Sargans-Buchs müsste auch IOP-Hauptnetz sein.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Kenntnisnahme. Ist ein Lesbarkeitsproblem.



Karte: "Achsen mit Kapazitätserweiterung und/oder Angebotsverdichtungen Schiene. " Es wird nicht auf allen in violett dargestellten Achsen die Kapazität ausgebaut.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	Kenntnisnahme. Dies entspricht jedoch der Liste aus AS 2025 und 2035. Es bedeutet nicht, dass den ganzen Achsen entlang ausgebaut wird, sondern lediglich, dass eine Angebotserweiterung auf der Achse beschlossen wurde.
---	---	--

### Kapitel 6.10 Gotthard

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Die Anbindung der Ost-Westachse an die Nord-Süd Achse (insbesondere Wintersicherung der Achse Andermatt – Realp) hat Priorität und ist entsprechend voranzutreiben, unabhängig der Problematik der durch den Klimawandel verstärkt auftretenden Naturgefahren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	Kenntnisnahme. Was die Schiene anbelangt, sind viele Elemente in der Handlungsraumstrategie schon vorhanden. Was die Strasse anbelangt, sind die genannte Belange eher von kantonaler Bedeutung und werden zufolge nicht hier übernommen.
Förderung effizientere Erschliessung peripher gelegener Gebiete: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bergstrecke: das touristische Potenzial der Gotthard-Bergstrecke muss voll ausgenutzt werden. Die Bergstrecke muss auch für die Grunderschliessung langfristig erhalten bleiben.</li> <li>• Projekt Porta Alpina: wieder aufzugreifen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton TI</li> <li>• SAB</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt.
Karte 1: Handlungsbedarf und Stossrichtungen: Der Ort Göschenen ist auf der Karte zu ergänzen und der Raum Göschenen-Andermatt ist als «Raum mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastruktur» zu kennzeichnen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton UR</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Um die Homogenität zwischen den Handlungsräumen zu erhalten, ist es nicht möglich den Raum Göschenen- Andermatt als «Raum mit erhöhten Nutzungsansprüchen an die Infrastruktur zu deklarieren». Der Ort Goschenen wird auf den Karten aufgenommen (Gleichbehandlung mit Airolo).
Ausgangslage: Nationalstrassen - Verschiedene Anpassungsvorschläge bezüglich Überlastungen des Gotthardtunnels (auch an Wochenenden), Betriebs des Lukmanierpasses und Aufnahme der H19 ins Nationalstrassennetz.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton TI</li> <li>• Kanton UR</li> <li>• SAB</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Aussagen zur Überlastungen des Gotthardtunnels und zu Lukmanierpasses wurden angepasst. Keine Übernahme des Wunsches, H19 ins Nationalstrasse aufzunehmen, weil der Sachplan Verkehr, Teil Programm nicht das richtige Gefäss dafür ist.

<p>Ausgangslage: Schiene – Zwei Ergänzungsvorschläge: Der Grimseletunnel ist im Sachplan Verkehr, Teil Programm aufzunehmen (Text und Karte) und Göschenen ist als Mobilitätshub zu bezeichnen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Kanton UR</li> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Da sonst in den Handlungsraumstrategien bis jetzt keine Mobilitätshubs bzw. Verkehrsdrehscheiben identifiziert werden - dies wird aber im Rahmen der periodischen Diskussionen zu den Handlungsraumgesprächen angestrebt - wird hier Göschenen als wichtiger Umsteigepunkt beschrieben. Auf der Karte werden nur schon beschlossene Projekte aufgenommen.</p>
<p>Demografische Entwicklung: Absatz streichen, da die demografischen Daten heterogen sind und sich im Laufe der Zeit ändern (oder Absatz mit den Informationen zum Kanton Tessin ergänzen). Aussage zur Bevölkerungsentwicklung im Kanton Uri mit dem Verweis auf die Bevölkerungsprognose des BFS zu ergänzen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton TI</li> <li>• Kanton UR</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Die Aussagen zur demographischen Entwicklungen beziehen sich auf dem ganzen Perimeter. Lediglich die Aussagen zur Richtplanung betreffen nur UR. Es ist schwierig Aussage zu den Teilgebieten aus TI, GR und VS aus den entsprechenden Richtplänen zu entnehmen. Zu den Bevölkerungsprognosen wurden Anpassungen vorgenommen.</p>

### Kapitel 6.11 Westalpen

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
<p>Der Kanton ist wegen seiner Topografie mit spezifischen Herausforderungen konfrontiert, sei es bei der Demografie (Abwanderung aus den Seitentälern), beim Angebot und bei der Komplementarität der Verkehrsträger, bei den künftigen Projekten für Umfahrungsstrassen (Zonenerweiterungen), bei Strassenlärmsanierungen, beim Schutz von Naturräumen oder bei Naturgefahren (insbesondere im Zusammenhang mit der Problematik der Risikoaversion der Bevölkerung).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p>
<p>Antrag zur Verbesserung der Situation im Verkehr im Zusammenhang mit saisonalen Spitzen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Der Antrag liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>
<p>Antrag zur Präzisierung in Bezug auf den Teil zum Güterverkehr.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Der Antrag liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.</p>
<p>Korrekturantrag in Bezug auf die Naturgefahren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Die Korrektur wurde vorgenommen.</p>

Antrag zur Ergänzung des Kapitels «Umwelt» mit Massnahmen, die die negativen Auswirkungen der Verkehrsinfrastruktur verringern sollen (insbesondere Massnahmen zugunsten der Biodiversität und des Lärmschutzes, zur Verbesserung der Lebensraumqualität, Ausgleichs- und Begleitmassnahmen usw.).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Diese Aspekte wurden bereits in den allgemeinen Kapiteln behandelt.
Antrag zur Ergänzung des Kapitels «Umwelt» in Bezug auf die Naturgefahren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	Antrag bereits berücksichtigt. Diese Aspekte wurden bereits in den allgemeinen Kapiteln behandelt.
Korrekturantrag zur Liste der STEP-Projekte Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	Antrag angenommen. Die Korrektur wurde vorgenommen.
Antrag zur Ergänzung der Liste der STEP-Projekte Bahn insbesondere mit regionalen Seilbahnlösungen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> <li>• SAB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm berücksichtigt nur die im Rahmen von STEP beschlossenen Massnahmen.
Antrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Seitentäler (Fuss- und Veloverkehr, ÖV, darunter Seilbahnen, digitale Lösungen usw.).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm berücksichtigt nur die im Rahmen von STEP beschlossenen Massnahmen.
Antrag, die Umfahrungsstrasse im Zusammenhang mit dem Munitionslager in Mitholz auf zwei Spuren auszubauen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Antrag liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Die unterjährige Öffnung von Grimsel- und Furkapass wäre sehr zu begrüssen, auch wenn dafür besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Sicherheit der Kommunikationswege in den Wintermonaten erforderlich sind.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Der Antrag liegt nicht im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm.
Verschiedene Korrekturanträge zum Text betreffend die Ausgangslage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. Die Korrekturen, die im Kompetenzbereich des Sachplans Verkehr, Teil Programm liegen, wurden vorgenommen.

**Kapitel 6.12 Ostalpen**

<b>Antrag</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Art der Berücksichtigung</b>
<p>Es wird beantragt, dass unter „Strasse: Netzbelastung und Vorhaben des Bundes“ erwähnt wird, dass der Bund im Rahmen des NEB folgende strategischen Projekte von den Kantonen übernommen hat und diese im Rahmendes SIN und des STEP priorisieren und einem Ausbauschritt zuweisen wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ZubringerAppenzellerland / Umf. Herisau- Umfahrung Netstal (GL)</li> <li>- Autobahnzubringer Region Rorschach (SG)</li> <li>- Ausbau A4 SH Herblingen – Gr. Thayngen</li> <li>- Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) (TG)</li> <li>- Oberlandautobahn (ZH)</li> <li>- Ausbau Anschluss Reichenau (18), Ortsumfahrung Günter-Savognin, Ortsumfahrung Bivio (GR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton TG</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Der Stand dieser Projektierungen wird in den jeweiligen Handlungsräumen erwähnt.</p>
<p>Die Verkehrsüberlastungen an Spitzenzeiten beschränken sich nicht nur auf den Ferien- und Freizeitverkehr, sondern sind auf der A13 zwischen Rothenbrunnen und Reichenau regelmässig, zu beobachten. Antrag: Der Betrachtungsraum für die dichtbesiedelte Achse wird bis Thusis erweitert,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Region Viamala</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Schraffur wird angepasst: «Umgang mit erhöhten Nutzungsansprüche» bis Thusis</p>
<p>Für die peripheren Regionen des Kantons Graubünden ist nicht nur eine „hinreichende“, sondern eine gute Erschliessung mit dem ÖV wichtig. Die Erschliessungsgüte muss deshalb verbessert werden (nicht nur „grundsätzlich zu halten“).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Wort «hinreichend» wird unter Berücksichtigung der räumlichen Gegebenheiten belassen.</p>
<p>Die Verbindungen in die Tourismusregionen müssen weiter ausgebaut und auf dem ganzen Strassen- und Schienennetz muss die Resilienz gegen die Folgen des Klimawandels gestärkt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Antrag bereits berücksichtigt. Aussage zu «Resilienz» auf den Bergstrecken allgemein in Kapitel 2 und 4 abgehandelt.</p>
<p>Lücken im Bahnnetz müssen geschlossen werden. Dazu gehört für uns insbesondere die Verbindung von Zernez ins Vinschgau.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SAB</li> </ul>	<p>Kenntisnahme. Ist nicht Gegenstand des HR Inhalts.</p>

<p>Die Achse der ökonomischen Aktivitäten ist bis Schiers zu erweitern, da auch das untere Prättigau in dieser Hinsicht für den Kanton Graubünden wichtig ist. Zu den Regionalzentren sollten zusätzlich Disentis/Mustér, Pontresina und Zernez gezählt werden. Darüber hinaus sollten zu den wichtigen Nord-Süd-Verbindungen die Albula- und die Berninalinie dazugezählt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RhB</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Landquart-Schiers kann im Einleitungstext aufgenommen werden. Entsprechende Anpassungen werden gemacht.</p>
<p>Stossrichtung 3: Die Erschliessungsgüte in die benachbarten Regionen in Italien und Österreich ist nicht nur zu erhalten, sondern durch eine gezielte Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in diesen Gebieten zu fördern.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RhB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. «erhalten» bleibt gemäss Diskussionen im Vorfeld der Anhörung.</p>
<p>Güterverkehr: Eine Stossrichtung sollte aufgrund der Bedeutung des Schienengüterverkehrs im Kanton Graubünden zumindest formuliert werden: «Beim regionalen Güterverkehr sind Abgeltungen von Bund und Kanton bei den heutigen Rahmenbedingungen Schiene / Strasse erforderlich.»</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RhB</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Stossrichtung zu Abgeltungen sind nicht Kern der Sachplaninhalte. Herausforderungen der Finanzierung werden global in Kapitel 2 aufgenommen.</p>
<p>Auf der Karte 1 sind die Kriterien für Regionen, in welchen die effizientere Erschliessung gefördert werden soll (dunkelgrüne Flächen), nicht ganz ersichtlich. Diese sollte auf sämtliche (Haupt-)Talschaften des Kantons Graubünden ausgeweitet werden (z.B. Puschlav, Engadin, Flüelapass, Albulatal, Unterschutt, Prättigau, Arosa und Plessur).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RhB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Achsen mit vordringlichem Bedarf sind eingetragen. Die weiteren erwähnten Achsen sind nicht prioritär. Deshalb: Nichteintreten.</p>
<p>In der Karte 3 sind die beiden RhB-Projekte aus dem STEP AS 2035 – die Neutrassierung Fideris sowie die Kreuzungsstelle Li Foppi – einzuzeichnen. Zudem sind auf dieser Karte folgende im KRIP enthaltenen Projekte aufzunehmen: Doppelspurinseln zwischen Landquart und Klosters, Leistungssteigerung Surselva-Linie, Doppelspur Landquart – Zizers, Verlängerung der Bahnlinie von St. Moritz bis St. Moritz Bad sowie für die Bahnprojekte im Rätischen Dreieck.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RhB</li> </ul>	<p>Antrag nicht angenommen. Projekte werden gemäss Planungsstand STEP 2035 aufgenommen.</p>

<p>Karte 1: In der Legende auf der Karte fehlt eine Erklärung zu den Pfeilen um Buchs und Feldkirch, welche zur Karte Handlungsraum Nordostschweiz gehören. Entweder die Pfeile rausnehmen oder Legende vervollständigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SBB</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Pfeile «grenzüberschreitender Verkehr» wird in Legende aufgenommen.</p>
<p>Die Kartenausschnitte stellen den geographisch lokalisierbaren Handlungsbedarf bzw. die Kapazitätserweiterungen auf den Nationalstrassen / der Schiene dar. Es wäre wünschenswert, die Ortschaftsbezeichnungen Buchs (SG) und Schaan (LI) entsprechend ihrer tatsächlichen geographischen Lage anzuordnen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Buchs und Schaan sind in NO-CH vertauscht.: wird angepasst.</p>
<p>Der Handlungsraum Ostalpen umfasst im Wesentlichen den Kanton Graubünden sowie Teile der Kantone Glarus und St.Gallen. Es wird darauf hingewiesen, dass der Handlungsraum Ostalpen über die Passstrasse St.Luzisteig (Maienfeld (GR) - Balzers (LI)) auch ein Bindeglied nach Liechtenstein darstellt.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> </ul>	<p>Antrag angenommen. Bindeglied nach Liechtenstein wird erwähnt.</p>
<p>Aufgrund der Überlagerung von Pendler-, Einkauf- und Freizeitverkehr kommt es an Spitzentagen in den Agglomerationen zu Verkehrsproblemen. Die saisonale Überlastung von Schiene und Strasse durch den Ferien- und Freizeitverkehr wirken über die Agglomerationsgrenzen hinaus und führen agglomerationsübergreifend zu Verkehrsproblemen. Antrag: Wir beantragen, den Handlungsbedarf dahingehend zu ergänzen, als dass sich die Verkehrsprobleme aufgrund der überlasteten Nationalstrassen agglomerations- und grenzübergreifend negativ auswirken. Es sind effektive Bestrebungen gegen den in Überlastungssituationen der Nationalstrasse auftretenden Schleichverkehr aufzunehmen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amt für Bau und Infrastruktur (LI)</li> <li>• Espace mobilité</li> </ul>	<p>Antrag teilweise angenommen. Es wird aufgenommen, dass Verkehrsprobleme aufgrund ungenügender Netzabstimmungen agglomerations- und grenzübergreifend negativ auswirken können.</p>

### 3.8 Stellungnahmen zum Anhang

Die Anträge in Bezug auf die Anhänge des Sachplans Verkehr, Teil Programm wurden nachfolgend nach Thema zusammengestellt.

Antrag	Verfasser	Art der Berücksichtigung
Verschiedene Ergänzungen des Glossars wurden vorgeschlagen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kanton BE</li> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• CST</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	Antrag angenommen. Definitionen von Begriffen, die im Haupttext enthalten sind, wurden im Glossar aufgenommen oder ergänzt (Baukultur, Logistikhub, Multimodalität, Vorhaben des Bundes).
Vorschläge zur Ergänzung der Quellen des Glossars.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bird Life Schweiz</li> <li>• SCNAT</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Als Quellen des Glossars sind nur die verwendeten Grundlagen angegeben.
Die im Anhang dargestellte Karte 2 des Raumkonzepts Schweiz steht im Einklang mit der bayerischen Landesplanungsbehörde und die getroffenen Festlegungen sind für das Gebiet des Freistaats Bayern nicht verbindlich.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (D)</li> </ul>	Kenntnisnahme. Die angehängte Kopie dieser Karte aus dem Raumkonzept Schweiz ist rein informativer Natur.
Auf der Karte «Collage Kantonale Raumkonzepte» sollten gewisse Räume besser hervorgehoben werden.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton NE</li> <li>• Forum d'agglomération du Grand Genève</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Diese Collage fasst zu Informationszwecken die verfügbaren Karten der kantonalen Raumkonzepte (oder gleichwertige Konzepte) zusammen.
Verschiedene Ergänzungen von Anhang 7.3 zum Güterverkehr, zu Seilbahnen sowie zum Fuss- und Veloverkehr.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton VS</li> <li>• Forum d'agglomération du Grand Genève</li> <li>• SBSV</li> </ul>	Antrag teilweise angenommen. (Güterverkehr und Seilbahnen). Die Ergänzungen zum Fuss- und Veloverkehr wurden bereits vorgenommen.
Karte des Schienennetzes (Interoperabilität) Anhang 3: Die Linie Biel–Basel vom Ergänzungsnetz in das Hauptnetz umstufen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton JU</li> </ul>	Antrag nicht angenommen. Neu wird in dieser Karte das Normal- und Schmalspurnetz dargestellt.
Präzisieren, auf welche Karte sich Anhang 4 «Beschrieb Basiskarte gewünschte räumliche Entwicklung» bezieht.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canton FR</li> </ul>	Antrag angenommen.

#### 4. Zweite bundesinterne Ämterkonsultation

Die zweite bundesinterne Ämterkonsultation hat im Mai 2021 stattgefunden. Beteiligt haben sich folgende Stellen: armasuisse, BAK, BAV, BAZL, BFE, BFS, BJ, BK, BLW, EFV, EPA, GS-EFD, GS-VBS, SECO. Es haben sich keine Unvereinbarkeiten mit den Zielen und Grundsätzen der jeweiligen Sachbereichsplanungen ergeben. Ebenso bestehen keine Differenzen zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Art. 13 RPG des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700). Es ergeben sich jedoch folgende Anpassungen und Ergänzungen:

Das GS-EFD beantragt, den konzeptionellen Teil des Sachplans mit Aussagen zu den Wirkungen der Covid19 Pandemie auf die Mobilität der Gesellschaft zu ergänzen. Die langfristigen Wirkungen der Covid19 Pandemie auf die Verkehrsinfrastrukturen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden, dem Antrag wird aber insofern entsprochen, als das die Thematik in Kapitel 2 als Herausforderung adressiert wird.

Das BAK stellt sowohl im konzeptionellen Teil, wie auch bei den Handlungsräumen verschiedene Anträge zur Berücksichtigung der Baukultur in der Abstimmung Siedlung und Verkehr. Ebenso soll auf das Bundesinventar schützenswerter Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) Bezug genommen werden. Aussagen zu Baukultur und ISOS werden summarisch aufgenommen, dem Antrag wird also grundsätzlich entsprochen.

armasuisse verweist auf die Wichtigkeit, dass verkehrsrelevante, militärische Infrastrukturen bei den Planungen des Bundes berücksichtigt werden. Es wird darauf im konzeptionellen Teil auch in Bezug zum Verhältnis zu den anderen Sachplänen hingewiesen.

Für das BAZL fehlt im Kapitel 3.2 die Integration der Landesflughäfen die Typisierung der Verkehrsdrehscheiben sowie in 3.3 Güterverkehr der Bezug zur Luftfracht. Entsprechende Ergänzungen werden vorgenommen.

Das BAV schliesslich stellt verschiedene Ergänzungs- und Präziserungsanträge insbesondere zu den in den Handlungsräumen festgehaltenen Listen mit Ausbauprojekten, denen entsprochen werden kann.



## 5. Prüfung nach Art. 17 und 21 der Raumplanungsverordnung

Das ARE prüft zuhanden des antragstellenden Departements, in diesem Fall zuhanden des UVEK, ob die Voraussetzungen erfüllt sind, einen Sachplan bzw. ein Konzept nach Art. 13 RPG verabschieden zu können. Da bei «Mobilität und Raum 2050» das ARE in der Federführung ist, erstellt das ARE keinen eigenständigen Prüfbericht; erbringt aber hiermit den Nachweis darüber, dass die inhaltlichen, verfahrensmässigen und formellen Anforderungen erfüllt sind (Art. 21 Abs. 2 RPV).

### 5.1 Inhaltliche Anforderungen

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm «Mobilität und Raum 2050» verfolgt einen gesamtverkehrlichen Planungsansatz, er bezieht die sich verändernden Mobilitätsbedürfnisse von Wirtschaft und Gesellschaft ein und schenkt den Umweltwirkungen erhöhte Aufmerksamkeit. So entsprechen die Sachplaninhalte den in Art. 3 RPG festgehaltenen Planungsgrundsätzen. Durch die kombinierte Betrachtung der verschiedenen Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft- und Schifffahrt) will der Bund mit diesem Sachplan:

- ein effizientes Gesamtverkehrssystem fördern,
- die nachhaltige Raumentwicklung unterstützen,
- Eingriffe in die Umwelt so gering wie möglich halten,
- und die hohe Lebensqualität in der Schweiz erhalten.

Das Kapitel 2 mit einer Problemanalyse im Spannungsfeld Siedlung-Raum-Verkehr, insbesondere jedoch die Kapitel 3.1. und 3.2 zeigen mit der Darstellung des Zielbilds «Mobilität und Raum 2050» den Beitrag des Sachplans zur angestrebten räumlichen Entwicklung (Art. 1 RPG).

In Kapitel 4 werden diesem Zielbild entsprechende Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze sowie deren Umsetzungsmassnahmen formuliert. Eine Konkretisierung erfahren diese so festgelegten Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze in der Handlungsraumanalyse in Kapitel 6.

Kapitel 1 und 5 geben Auskunft über Abgrenzung und Geltungsbereich des vorliegenden Dokumentes auch im Kontext zu den nachgelagerten Planungsebenen und den Planungskompetenzen von Kantonen und Gemeinden. Die inhaltlichen Anforderungen von Art. 14 RPV sind damit erfüllt.

### 5.2 Vereinbarkeit mit anderen Plänen des Bundes und der Kantone

Der Sachplan Verkehr, Teil Programm «Mobilität und Raum 2050» bezieht sich auf Grundlagen aus allen für seine Inhalte relevanten Bereiche – etwa das Raumkonzept Schweiz und die Strategie Nachhaltige Entwicklung – und setzt die Entscheide des Parlaments zu den Verkehrsdossiers planerisch um. Der Sachplan Verkehr, Teil Programm ist ein Überbau in Bezug auf die verkehrsträgerspezifischen Umsetzungssteile Infrastruktur Schiene (SIS), Infrastruktur Strasse (SIN), Infrastruktur Luftfahrt (SIL) und Infrastruktur Schifffahrt (SIF). Auf diese Weise bildet er einen für die Behörden des Bundes, der Kantone und Gemeinden **verbindlichen Rahmen** für die Verkehrsdossiers und Programmbotschaften des Bundes, für die Agglomerationsprogramme und somit für die Koordination zwischen den verkehrsträgerspezifischen Planungen. Aber auch für die kantonalen Richt- und kommunalen Nutzungspläne stellt er einen Bezugsrahmen hinsichtlich der Bundestätigkeiten dar.

Im Gegenzug berücksichtigt er im Sinne des Gegenstromprinzips die Ziele und Vorgaben der nachgelagerten Planungen wie auch diejenigen der kantonalen Richtpläne.

### **5.3 Anforderungen ans Verfahren**

Die Erarbeitung des Programnteils des Sachplans Verkehr richtet sich nach den in der Raumplanungsverordnung vorgesehenen Schritten (SR 700.1 vom 28. Juni 2000; Art. 14 bis 23). ARE, ASTRA, BAV, BAZL und BAFU haben den Sachplan gemeinsam erarbeitet. Die Zusammenarbeit nach Art. 17 RPV zwischen Q1 /2019 und Q1 /2020 im Rahmen mehrerer Phasen des fachlichen Austausches sowohl zu den konzeptionellen wie auch zu den handlungsraumspezifischen Teilen des Dokuments stattgefunden. Sowohl die weiteren relevanten Bundesstellen, wie auch die Kantone und Städte wurden in diesen Zusammenarbeitsprozess frühzeitig und stufengerecht einbezogen.

Ein Anhörungs- und Mitwirkungsverfahren nach Art. 19 RPV hat im Q4 /2020 stattgefunden. Der Erläuterungsbericht zeigt, wie die Einwendungen berücksichtigt worden sind.

Die Kantone hatten anlässlich der Anhörung im 2/3 Quartal 2021 Gelegenheit, noch vorhandene Widersprüche zur kantonalen Richtplanung festzustellen. Das Bereinigungsverfahren nach Art. 13 RPV wurde nicht verlangt.

### **5.4 Anforderungen an die Form**

Die verbindlichen Sachplanfestlegungen sind klar ersichtlich, ebenso wird klar dargelegt welche Stellen diese Verbindlichkeiten jeweils betreffen. Text und Karten geben Aufschluss über die zum Verständnis der Festlegungen erforderlichen Zusammenhänge. Der Erläuterungsbericht enthält Angaben über den Gegenstand und Ablauf der Planung und Zusammenarbeit. Er informiert über die Art und Weise der Berücksichtigung der verschiedenen Interessen.

Der Sachplan wird auf Internet veröffentlicht und kann auf der Webseite des konsultiert werden; auf Anfrage kann zudem eine Fassung in Papierform zugestellt werden.

## Anhang

### Namensliste der Teilnehmer an der Anhörung und Mitwirkung (Art. 19 RPV)

#### *Kantone*

- BPUK - Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
- AG - Kanton Aargau
- AI - Kanton Appenzell Innerrhoden
- AR - Kanton Appenzell Ausserrhoden
- BE - Kanton Bern
- BL - Kanton Basel-Landschaft
- BS - Kanton Basel-Stadt
- FR - Canton de Fribourg
- GE - Canton de Genève
- GL - Kanton Glarus
- GR - Kanton Graubünden
- JU - Canton du Jura
- LU - Kanton Luzern
- NE - Canton de Neuchâtel
- NW - Kanton Nidwalden
- OW - Kanton Obwalden
- SG - Kanton St. Gallen
- SH - Kanton Schaffhausen
- SO - Kanton Solothurn
- SZ - Kanton Schwyz
- TG - Kanton Thurgau
- TI - Canton Ticino
- UR - Kanton Uri
- VD - Canton de Vaud
- VS - Canton du Valais
- ZG - Kanton Zug
- ZH - Kanton Zürich

#### *Städte und Gemeinden*

- ACS - Association des Communes Suisses
- SSV - Schweizerischer Städteverband
- Città di Bellinzona
- Città di Lugano
- Comune di Chiasso
- Comune di Maroggia
- Stadt Amriswil
- Stadt Egnach
- Stadt Luzern
- Stadt Romanshorn
- Ville du Locle

#### *Regionale Verbände*

- AG Berggebiet – Arbeitsgruppe Berggebiet
- CRTM - Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio
- Forum d'agglomération du Grand Genève
- Pro Gottardo
- Regio Wil
- Region Appenzell AR - St.Gallen - Bodensee
- Region Oberthurgau

- Region Sarganserland-Werdenberg
- Region Toggenburg
- Region Viamala
- RWU - Regionalplanung Winterthur und Umgebung
- RZU - Planungsdachverband Region Zürich und Umgebung
- SAB - Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
- Verein St. Galler Rheintal
- ZPF - Zürcher Planungsgruppe Furttal

#### *Politische Parteien*

- GLP Schweiz - Grünliberale Partei Schweiz
- GLP ZH - Grünliberale Partei Kanton Zürich
- SP Schweiz - Sozialdemokratische Partei der Schweiz

#### *Andere Organisationen*

- ABAC - Association bien vivre à Chavannes
- ABAZE - Swiss Association Zero Emission Boat
- Aéroport International de Genève
- AEROSUISSE - Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
- AGVS - Auto Gewerbe Verband Schweiz
- Alprail - L'association lémanique pour la promotion du rail
- ASNAV - Association Suisse pour la Navigation Intérieure
- ASTAG - Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
- ASTUTI - Pro Bahn Schweiz sezione Ticino
- ATA - Associazione Traffico e Ambiente
- Automobil Club der Schweiz
- auto-schweiz
- Bauernverband Appenzell Ausserrhoden
- Bauernverband Nidwalden
- Bauernverband Obwalden
- Bauernverband Uri
- BFU - Beratungsstelle für Unfallverhütung
- Bird Life Schweiz
- CCIG - Chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
- Cemsuisse - Verband der Schweizerischen Cementindustrie
- CerclAir
- CFS - Cargo Forum Suisse
- Citrap-vaud
- CP - Centre Patronal
- CST - Cargo Sous Terrain
- EBS - Entwicklung Bauwerk Schweiz
- economiesuisse
- Espace mobilité
- EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino
- Eurotube
- Flughafen Zürich AG
- FMS - Föderation Motorradfahrer Schweiz
- FSKB - Fachverband der Schweizerischen Kies- und Betonindustrie
- FSU - Fachverband Schweizer Raumplaner
- Fussverkehr Schweiz
- Greenpeace
- HEV - Hauseigentümerverband Schweiz
- IBSB - Initiative Bodensee-S-Bahn
- IKEA

- Infra Suisse
- KIBAG AG
- LBV - Luzerner Bäuerinnen- und Bauernverband
- mybuxi
- Ouest Rail
- Pro Natura
- RhB - Rhätische Bahn
- SBB - Schweizerische Bundesbahnen
- SBSV - Schweizerischer Binnenschiffahrtsverband Zürich und Ostschweiz
- SBV - Schweizer Bauernverband
- Schaffhauser Bauernverband
- Schweizerischer Baumeisterverband
- SCNAT - Akademie der Naturwissenschaften Schweiz
- Seilbahnen Schweiz
- SES - Schweizerische Energie-Stiftung
- SGV - Schweizerischer Gewerbeverband
- SIA - Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
- SOB - Schweizerische Südostbahn AG
- Solothurner Bauernverband
- strasseschweiz / routesuisse
- SVI - Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten
- Swiss eMobility
- Swiss International Air Lines AG
- SwissMetro-NG
- TCS - Touring Club Suisse
- VAP - Verband der verladenden Wirtschaft
- VCS - Verkehrs-Club der Schweiz
- VÖV - Verband öffentlicher Verkehr
- VSH - Verband Schweizerischer Hartsteinbrüche
- VWR - Verein für die Weiterführung der Rheinschiffahrt
- Wirtschaftskammer Baselland
- WWF Schweiz
- ZBV - Zürcher Bauernverband

#### *Privatpersonen*

- Oetterli, Stohler und Suter

#### *Nachbarländer*

- Amt der Vorarlberger Landesregierung (A)
- Amt für Bau und Infrastruktur (LI)
- Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie (D)
- Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (A)
- Pôle Métropolitain du Genevois français (F)
- Préfecture Région Auvergne Rhône Alpes (F)