

Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes (Autobahnvignette)

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie die Änderung vom 22. März 2013 des Bundesgesetzes über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (**Nationalstrassenabgabegesetz**, NSAG) annehmen?

Bundesrat und Parlament empfehlen, der Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes zuzustimmen.

Der Nationalrat hat die Vorlage mit 102 zu 87 Stimmen ohne Enthaltungen gutgeheissen, der Ständerat mit 37 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung.

Das Wichtigste in Kürze

Bundesrat und Parlament wollen mittelgrosse Städte sowie Berg- und Randregionen besser an das Nationalstrassennetz anbinden. Sie haben zu diesem Zweck entschieden, mit dem sogenannten neuen Netzbeschluss rund 400 Kilometer kantonaler Strassen in das Nationalstrassennetz aufzunehmen. Der Bund übernimmt auf diesen Strassen ausserdem wichtige Umfahrungsprojekte. Zudem soll das Nationalstrassennetz mit zwei neuen Abschnitten in Morges/Lausanne und im Zürcher Glatttal ergänzt werden. Um die Kosten zu decken, die sich aus der Übernahme der kantonalen Strassen ergeben, hat das Parlament den Preis für die Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken pro Jahr erhöht. Darüber hinaus hat es eine Zweimonatsvignette für 40 Franken geschaffen.

Ausgangslage

Der neue Netzbeschluss tritt nur in Kraft, wenn die Erhöhung des Vignettenpreises vom Volk angenommen wird. Die beiden Vorlagen sind rechtlich miteinander verknüpft. Ohne die Erhöhung entfällt somit die Übernahme der rund 400 Kilometer Strassen und der Umfahrungsprojekte. Zudem könnte die Planung für die neuen Nationalstrassenabschnitte nicht fortgesetzt werden.

Netzbeschluss
mit Vignettenpreis
verknüpft

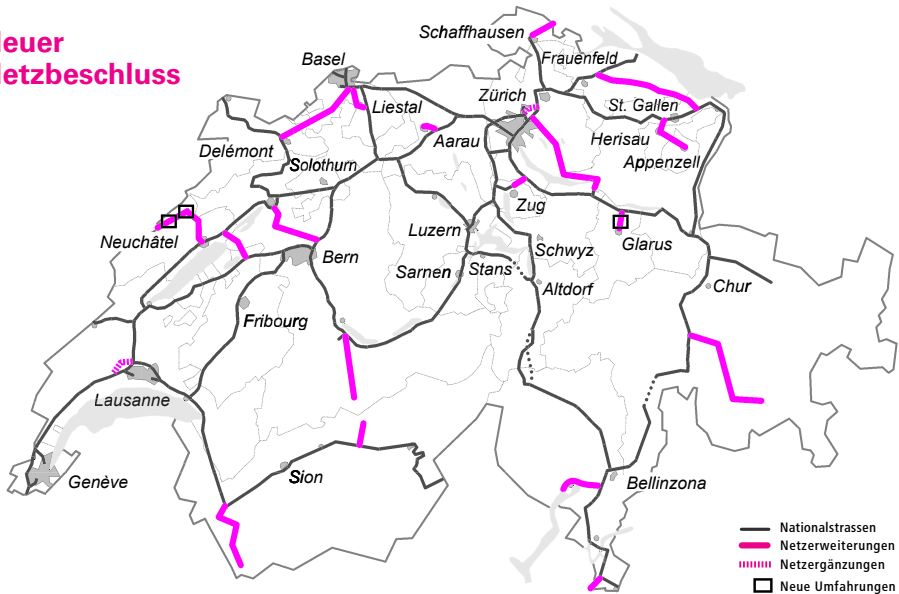
Gegen die Änderung des Vignettenpreises, die im Nationalstrassenabgabegesetz verankert ist, wurde das Referendum ergriffen. Kritisiert wird vor allem die Erhöhung des Preises für die Jahresvignette auf 100 Franken.

Warum das
Referendum?

Gute Verkehrsverbindungen stärken die Schweiz. Bundesrat und Parlament wollen darum Strassen von nationaler Bedeutung ins Nationalstrassennetz aufnehmen und die damit verbundenen Kosten über die Vignette decken. Bundesrat und Parlament empfehlen, die Vorlage anzunehmen.

Standpunkt
von Bundesrat
und Parlament

Neuer Netzbeschluss



Wichtige Begriffe und Beschlüsse

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss)

Der Beschluss regelt, welche Strecken zum Nationalstrassennetz gehören. Er wurde 1960 in Kraft gesetzt und seither nur mit dem Gotthardstrassentunnel, der Nord- und Westumfahrung Zürich, der Transjurane und der Prättigauerstrasse ergänzt.

Neuer Netzbeschluss

Das Parlament hat den Netzbeschluss angepasst: Er beinhaltet einerseits Netzerweiterungen, andererseits Netzergänzungen.

– Netzerweiterungen

Mit den Netzerweiterungen wird das Nationalstrassennetz um rund 400 Kilometer kantonaler Strassen erweitert. Diese gehen damit in die Verantwortung des Bundes über.

– Netzergänzungen

Bei den Netzergänzungen handelt es sich um zwei neue Nationalstrassen-Abschnitte in Morges/Lausanne und im Zürcher Glattal.

Die Vorlage im Detail

Zur Abstimmung steht das Nationalstrassenabgabegesetz und die darin geregelte Höhe des Vignettenpreises. Diese Vorlage ist mit dem neuen Netzbeschluss verknüpft, der eine Erweiterung und Ergänzung des Nationalstrassennetzes bringt. Das Parlament hat die Verknüpfung beschlossen, um zu verhindern, dass dem Bund Strecken übertragen werden, die nicht finanziert sind. Der Bundesrat kann den neuen Netzbeschluss nur bei einem Ja zur Vignetten-Vorlage in Kraft setzen. Die Abstimmung über die Vignetten-Vorlage wird sich deshalb auch auf den neuen Netzbeschluss auswirken, über den nicht abgestimmt wird.

Zwei verknüpfte
Vorlagen

Das heutige Nationalstrassennetz wurde 1960 festgelegt und im Netzbeschluss verankert. Seither gab es nur geringe Anpassungen am Nationalstrassennetz, obwohl die Bevölkerung von 5,4 auf 8 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner gewachsen ist und sich der Strassenverkehr verfünffacht hat.

Nationalstrassen-
netz dem heutigen
Bedarf anpassen

Heute umfasst das Nationalstrassennetz rund 1800 Kilometer. Um den geänderten Anforderungen gerecht zu werden, haben Bundesrat und Parlament zusätzliche Strassen in das Nationalstrassennetz aufgenommen und den Netzbeschluss entsprechend angepasst. Es handelt sich um rund 400 Kilometer kantonaler Strassen, mit denen mittelgrosse Städte und Agglomerationen sowie Berg- und Randregionen besser an das Nationalstrassennetz angebunden werden können.

Netzerweiterung

Neu zum Nationalstrassennetz gehören die Strecken Bern–Biel, Bellinzona–Locarno, Spiez–Kandersteg und Gampel–Goppenstein (Zufahrten Autoverlad am Lötschberg), die Julierpass-Strasse, die Hirzelverbindung sowie eine Reihe weiterer Strecken von nationaler Bedeutung (vgl. Karte).

Welche Strassen
sind betroffen?

Der Bund wird auf den neuen Strecken ausserdem Umfahrungsprojekte übernehmen. Dazu gehören die von den Kantonen planerisch weit vorangetriebenen Umfahrungen von La Chaux-de-Fonds, Le Locle und Näfels. Mit dem Netzbeschluss hat das Parlament die Übernahme dieser Projekte beschlossen. Bei weiteren rund 20 Umfahrungen wird der Bund die von den Kantonen begonnene Planung weiterführen.

Umfahrungen

Mit dem neuen Netzbeschluss kann zudem die Planung für den Bau der zwei Netzergänzungen in Morges/Lausanne und im Zürcher Glatttal fortgesetzt werden. Diese dienen dazu, die schon bestehenden, stark beanspruchten Autobahnen zu entlasten.

Netzergänzungen

Durch den neuen Netzbeschluss entstehen dem Bund unter dem Strich Mehrkosten von rund 300 Millionen Franken pro Jahr. Der Aufwand für den Winterdienst, die Grünpflege, Sanierungen sowie weitere Betriebs- und Unterhaltsarbeiten macht mit rund 100 Millionen einen Drittel davon aus. Rund 200 Millionen beziehungsweise zwei Drittel entfallen auf den Ausbau. Diese Gelder werden vor allem für Ortsumfahrungen, für den Lärmschutz sowie für Massnahmen zum Schutz vor Lawinen und anderen Naturgefahren und zur Erhöhung der Sicherheit von Anschlüssen, Kreuzungen und Tunnels eingesetzt. Mit dem neuen Netzbeschluss kann der Bund in den nächsten 20 Jahren Projekte im Umfang von rund 4 Milliarden Franken verwirklichen.

Investitionen in
Betrieb, Unterhalt
und Ausbau

Mit der Übertragung in das Nationalstrassennetz können innerorts stark belastete Strassen durch Ortsumfahrungen vom Verkehr entlastet werden. Ausserorts kann die Sicherheit durch den vermehrten Bau getrennter Anlagen für Fussgängerinnen und Fussgänger, für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie für landwirtschaftliche Fahrzeuge erhöht werden (z. B. Unter- oder Überführungen). Auf allen übernommenen Abschnitten gelten generell die hohen Sicherheitsstandards der Nationalstrassen.

Mehr Sicherheit

Zur Deckung der mit dem neuen Netzbeschluss verbundenen Kosten hat das Parlament entschieden, den Preis der Autobahnvignette von 40 auf 100 Franken pro Jahr zu erhöhen. Neu gibt es zudem eine Zweimonatsvignette für 40 Franken. Diese dient jenen, die vignettenpflichtige Strassen nur für kurze Zeit nutzen wollen.

Finanzierung über
Vignetten-Erträge

Um die Finanzierung zu sichern, hat das Parlament den neuen Netzbeschluss an die Vignettenpreis-Erhöpfung gekoppelt: Der Bundesrat kann den neuen Netzbeschluss nur in Kraft setzen, wenn die Erhöhung des Vignettenpreises vom Volk angenommen wird.¹ Damit will das Parlament sicherstellen, dass die dem Bund übertragenen Strassen finanziert sind.

Neuer Netz-
beschluss an
Vignetten-Vorlage
gekoppelt

Die Vignetten-Erträge des Bundes kommen vollständig der Spezialfinanzierung Strassenverkehr («Strassenkasse») zugute. Der Vignettenpreis wird erst erhöht, wenn deren Reserven unter die Schwelle von einer Milliarde Franken sinken. Die Erhöhung erfolgt gemäss Finanzplanung voraussichtlich auf Anfang 2016. Mit dieser Regelung stellt das Parlament sicher, dass kein Geld auf Vorrat beschafft wird.

Zeitpunkt der
Erhöhung

Das Referendum wurde nur gegen die im Nationalstrassenabgabegesetz verankerte Vignettenpreiserhöhung ergriffen. Wegen der rechtlichen Verknüpfung mit dem neuen Netzbeschluss entfallen bei einem Nein aber auch die damit beschlossenen Änderungen: Der Bund könnte somit die 400 Kilometer Strassen von den Kantonen nicht übernehmen, und er könnte weder die Ortsumfahrungen von La Chaux-de-Fonds, Le Locle und Näfels bauen noch weitere Umfahrungen verwirklichen. Ausserdem blieben die Engpässe auf den bestehenden Autobahnen in Morges/Lausanne und im Zürcher Glatttal ungelöst.

Was passiert
bei einem Nein?

¹ Der neue Netzbeschluss regelt in Art. 2 Abs. 2: «Der Bundesrat setzt diesen Beschluss (...) in Kraft, wenn gegen die Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes kein Referendum zu Stande kommt oder die Änderung in einer Volksabstimmung angenommen wird.»

Die Argumente des Referendumskomitees

NEIN! Eine Erhöhung von 150 Prozent ist Abzockerei

100 statt 40 Franken, das ist eine unverschämte Preiserhöhung von 150 Prozent.

NEIN! Die Zitrone ist ausgepresst

Der Bund nimmt den motorisierten Strassenbenutzern jedes Jahr um die 10 Milliarden Franken an Steuern, Gebühren und Abgaben ab. Davon fließen 70 Prozent in die Bundeskasse oder zur defizitären Bahn. Nur 30 Prozent werden zweckgebunden in die Strasseninfrastruktur investiert. Der Strassenverkehr stellt weit mehr als genügend Mittel bereit. Die laufende Querfinanzierung der Bahn durch die Strasse vergrössert die Finanzierungslücke beim Strassenverkehr.

NEIN! Abgaben auf Vorrat sind abzulehnen

Schiene und Strasse verfügen nicht über gleich lange Spiesse. Der Bund verspricht zwar, ähnlich dem Bahninfrastrukturfonds, einen Strasseninfrastrukturfonds zu schaffen. Doch über die 100-Franken-Vignette verlangen die Behörden Geld, bevor dieses Versprechen eingehalten ist – Abgaben auf Vorrat sind abzulehnen.

NEIN! Die Vorlage ist eine Mogelpackung

Das Geld aus der Vignettenpreiserhöhung ist bereits verplant. Gegen Stau in den Agglomerationen, für die Beseitigung von Engpässen oder gar notwendige Ergänzungen bei den Autobahnen bleibt nichts übrig. Mit der Übernahme gewisser Kantonsstrassen sollen über die Vignettengelder die Kantonsfinanzen entlastet werden. Nur: Es gibt keine Garantie, dass die frei gewordenen Mittel in Strassenprojekte fließen – der Preisaufschlag bringt keinen Mehrwert, sondern ist eine Mogelpackung.

NEIN! Ausländer werden bevorzugt

Ausländische Touristen können eine 2-Monatsvignette für 40 Franken kaufen. Wer als Schweizer die Autobahn über die 2 Monate hinaus nur wenig benutzen will, muss die vollen 100 Franken hinblättern – das ist unfair.

Weitere Informationen: www.100-fr-vignette-nein.ch

Die Argumente des Bundesrates

Gute Verkehrsverbindungen sind wichtig für die Schweiz. Der Bundesrat will darum das Nationalstrassennetz mit Strecken erweitern, die in den vergangenen Jahrzehnten nationale Bedeutung erlangt haben. Viele Regionen können so besser erschlossen und durch Ortsumfahrungen entlastet werden. Dies ist rechtlich jedoch an die Erhöhung des Vignettenpreises gekoppelt. Falls diese abgelehnt wird, können die Verbesserungen nicht umgesetzt werden. Der Bundesrat befürwortet die Vignetten-Vorlage insbesondere aus folgenden Gründen:

Die Nationalstrassen dienen dazu, alle Regionen und wirtschaftlichen Zentren der Schweiz miteinander zu verbinden. Mit der Aufnahme von rund 400 Kilometern Strassen ins Nationalstrassennetz wird die Erreichbarkeit weiter verbessert, und alle Kantonshauptorte werden direkt an das Nationalstrassennetz angebunden. Darum unterstützt auch die Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz der Kantone die neue Lösung.

Anbindung
aller Landesteile
und Zentren

Der neue Netzbeschluss ermöglicht es zudem, dringende Umfahrungen zu verwirklichen: Dabei geht es zunächst um La Chaux-de-Fonds, Le Locle und Näfels. Weitere Projekte folgen. Ausserdem kann die Beseitigung der gravierenden Engpässe in Morges/Lausanne und im Zürcher Glatttal angegangen werden. Dadurch wird die Bevölkerung von Lärm und Verkehr entlastet, sie profitiert von attraktiveren Verkehrsverbindungen und erhält mehr Sicherheit. Auf den Strecken, die neu dem Bund übertragen werden, gelten die hohen Sicherheitsstandards der Nationalstrassen.

Vignette garantiert
Umfahrungen und
mehr Sicherheit

Die Erhöhung des Vignettenpreises gewährleistet, dass die neu aufgenommenen Nationalstrassenstrecken finanziert sind. Der Bundesrat erachtet 100 Franken für die Jahresvignette als verkraftbar: Zum einen, weil die letzte Anpassung fast 20 Jahre zurückliegt und der Aufwand für Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen stark gestiegen ist. Zum anderen, weil der Preis auch im Vergleich zum Ausland moderat bleibt: In Frankreich, Italien oder Spanien muss man nur schon für eine Ferienreise oft höhere Autobahngebühren bezahlen als in der Schweiz für die ganzjährige Nutzung der Nationalstrassen.

Vignettenpreis
bleibt moderat

Die Vignette garantiert zudem, dass auch die Autofahrerinnen und Autofahrer aus dem Ausland einen Beitrag an die Finanzierung des Nationalstrassennetzes leisten: Im letzten Jahr machte dieser Beitrag rund 130 Millionen Franken aus – mehr als ein Drittel der gesamten Vignetten-Erträge.

Ausländische
Automobilisten
zahlen mit

Die Erweiterung und Ergänzung des Nationalstrassennetzes kann nur erfolgen, wenn die Vignettenpreiserhöhung vom Volk angenommen wird. Die Vorlagen sind rechtlich miteinander verknüpft. Bei einem Nein zur Vignettenpreiserhöhung bleibt die Erweiterung des Nationalstrassennetzes blockiert.

Ohne Finanzierung
keine Netz-
erweiterung

Gute Verkehrsverbindungen stärken die Schweiz. Der Bundesrat setzt darum auf Investitionen in Strasse und Schiene – in die wirtschaftlichen Lebensadern unseres Landes. Mit der Erhöhung des Vignettenpreises kann das Nationalstrassen-

Gutes Verkehrsnetz
stärkt die Schweiz

netz den heutigen Bedürfnissen angepasst werden. Die Erweiterung ergänzt andere, vom Parlament schon verabschiedete Investitionen zur Linderung von Staus in grossen Städten und Agglomerationen. Investitionen in den Verkehr dienen allen – der Bevölkerung, den Kantonen und der Wirtschaft.

Aus all diesen Gründen empfehlen Bundesrat und Parlament, der Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes (Autobahnvignette) zuzustimmen.



Abstimmungstext

Bundesgesetz über die Abgabe für die Benützung von Nationalstrassen (Nationalstrassenabgabegesetz, NSAG)

Änderung vom 22. März 2013

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012¹,
beschliesst:*

I

Das Nationalstrassenabgabegesetz vom 19. März 2010² wird wie folgt geändert:

Art. 2 Geltungsbereich

Die Abgabe wird für die Benützung von Nationalstrassen erster und zweiter Klasse gemäss Netzbeschluss vom 10. Dezember 2012³ über das Nationalstrassennetz (abgabepflichtige Nationalstrassen) erhoben.

Art. 6 Abgabebetrag und Rückerstattung

¹ Die Abgabe beträgt für:

- a. ein Jahr 100 Franken;
- b. zwei Monate 40 Franken.

² Die Abgabe wird nicht zurückerstattet.

Art. 7 Abs. 1, 4 Einleitungssatz und 5

¹ Die Abgabe ist durch den Kauf einer Jahres- oder Zweimonatsvignette (Vignette) zu entrichten.

⁴ Sie ist entwertet und somit nicht mehr gültig, wenn sie:

⁵ Die Zweimonatsvignette ist zudem nicht gültig, wenn sie ungelocht ist oder nicht von einer ermächtigten Stelle gelocht wurde.

Art. 8 Geltungsdauer und Abgabe

¹ Die Jahresvignette berechtigt zur Benützung von abgabepflichtigen Nationalstrassen vom 1. Dezember des Vorjahres bis zum 31. Januar des Folgejahres.

¹ BBl 2012 745

² SR 741.71

³ BBl 2012 745 821. Der Text des Netzbeschlusses ist auf den Seiten 38–43 der Abstimmungserläuterungen abgedruckt. Über den Netzbeschluss wird nicht abgestimmt.

² Die Zweimonatsvignette berechtigt zur Benützung von abgabepflichtigen Nationalstrassen für zwei Monate zwischen dem 1. Dezember des Vorjahres und dem 30. Januar des Folgejahres.

³ Die Vignetten dürfen ab dem 1. Dezember des Vorjahres bis zum 30. November des laufenden Kalenderjahres abgegeben werden.

Art. 8a Zweimonatsvignette

¹ Die in Artikel 8 Absatz 2 vorgesehene Dauer der Zweimonatsvignette beginnt mit dem auf der Vignette gelochten Tag und endet an demjenigen Tag des übernächsten Monats, der durch seine Zahl dem gelochten Tag entspricht. Fehlt ein solcher Tag im übernächsten Monat, so endet die Dauer am letzten Tag dieses Monats. Der gelochte Tag muss zwischen dem 1. Dezember des Vorjahres und dem 30. November des laufenden Jahres liegen.

² Die Zweimonatsvignette muss beim Verkauf gelocht werden. Zur Lochung ermächtigt sind:

- a. die Eidgenössische Zollverwaltung (Zollverwaltung);
- b. die Kantone;
- c. die nach Artikel 18 Absatz 4 mit der Erhebung der Abgabe beauftragten Dritten.

Art. 9 Abs. 1 erster Satz

¹ Die Zollverwaltung gibt die Vignette heraus. ...

Art. 14 Abs. 1

¹ Wer entgegen den Artikeln 3–5 und 7–8a vorsätzlich oder fahrlässig mit einem Fahrzeug eine abgabepflichtige Nationalstrasse benützt oder die Vignette vorschriftswidrig verwendet, wird mit einer Busse von 200 Franken bestraft.

II

Übergangsbestimmung zur Änderung vom 22. März 2013

Die Vignette gemäss bisherigem Recht ist bis zum 31. Januar des auf das Inkrafttreten dieser Änderung folgenden Jahres gültig.

III

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

³ Er setzt dieses Gesetz in Kraft, wenn:

- a. der Netzbeschluss vom 10. Dezember 2012 in Kraft getreten ist; und
- b. die Rückstellung der zweckgebundenen Mittel in der Spezialfinanzierung Strassenverkehr unter den Betrag von einer Milliarde fällt.

Hinweis an die Stimmberechtigten:

Der Netzbeschluss ist vom Parlament beschlossen worden, aber noch nicht in Kraft. Der Bundesrat kann den Netzbeschluss nur in Kraft setzen, wenn die Änderung des Nationalstrassenabgabegesetzes vom Volk angenommen wird. Der Netzbeschluss ist wegen dieser rechtlichen Verknüpfung als Zusatzinformation in den Abstimmungs-erläuterungen abgedruckt. Über den Netzbeschluss wird nicht abge- stimmt. Darum ist er weder in der Abstimmungsfrage noch auf dem Stimmzettel erwähnt.

Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (Netzbeschluss)

vom 10. Dezember 2012

*Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf die Artikel 1 Absatz 1, 8a Absatz 3 und 11 Absatz 1 des Bundesgesetzes
vom 8. März 1960¹ über die Nationalstrassen,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom 18. Januar 2012²,
beschliesst:*

Art. 1

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

Art. 2

¹ Dieser Beschluss untersteht nicht dem Referendum.

² Der Bundesrat setzt diesen Beschluss zusammen mit der Änderung vom 22. März 2013³ des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen in Kraft, wenn gegen die Änderung vom 22. März 2013⁴ des Nationalstrassenabgabegesetzes kein Referendum zu Stande kommt oder die Änderung in einer Volksabstimmung angenommen wird.

¹ SR 725.11

² BBl 2012 745

³ BBl 2012 813

⁴ BBl 2012 815

Liste der schweizerischen Nationalstrassen

Strassenzug und Strecke	Klasse
N1	
Genève (Frontière) – Lausanne – Yverdon-les-Bains – Bern – Zürich – Winterthur – St. Gallen – St. Margrethen	
Bardonnex (Frontière) – Perly	1
<i>Perly – Genève (Etoile)</i>	2
Perly – Aéroport Cointrin – Le Vengeron	1
<i>Le Vengeron – Genève (Lac)</i>	2
Le Vengeron – Ecublens	1
<i>Ecublens – Lausanne (Maladière)</i>	2
Ecublens – Villars-Ste-Croix	1
Aubonne /Morges(Ouest) – Villars-Ste-Croix	1
Villars-Ste-Croix – Essert-Pittet – Yverdon-les-Bains – Bern – Weyermannshaus – Bern (Forsthaus)	1
<i>Bern (Forsthaus) – Bern (Insel)</i>	3
Bern (Forsthaus) – Bern (Neufeld)	1
<i>Bern (Neufeld) – Bern (Tiefenastrasse)</i>	2
Bern (Neufeld) – Bern-Wankdorf – Schönbühl – Luterbach – Härkingen – Wiggertal – Aarau (Ost)	1
<i>Aarau (Ost) – Rohr</i>	2
<i>Rohr – Aarau</i>	3
Aarau (Ost) – Birrfeld – Limmattal	1
<i>Limmattal – Zürich (Hardturmssportplatz)</i>	1
<i>Zürich (Hardturmssportplatz) – Platzspitz</i>	3
Limmattal – Gubristunnel – Zürich-Nord	1
Seebach/Zürich-Nord – Brüttsellen/Effretikon	1
Zürich-Nord – Zürich-Ost	1
<i>Zürich-Ost – Zürich (Letten)</i>	2
Zürich-Ost – Brüttsellen – Winterthur-Nord – Winterthur-Ost – St. Gallen (Kreuzbleiche)	1
<i>St. Gallen (Kreuzbleiche) – St. Gallen (Schoren)</i>	2
St. Gallen (Kreuzbleiche) – Meggenhus – St. Margrethen	1
N2	
Basel (Grenze) – Belchentunnel – Härkingen und Wiggertal – Luzern – Stans – Seelisbergtunnel – Altdorf – Gotthardtunnel – Lugano – Bellinzona – Chiasso (Frontiera)	
Basel/Weil am Rhein (Grenze) – Wiese – Basel (Gellert)	1
<i>Basel (Gellert) – Gundeldingen/Basel-Bahnhof-SBB</i>	2
Basel (Gellert) – Hagnau – Augst – Härkingen (N1)	1
Wiggertal (N1) – Rotsee – Luzern (Zentrum)	1
<i>Luzern (Zentrum) – Kasernenplatz</i>	2
Luzern (Zentrum) – Lopper – Altdorf	1

	Strassenzug und Strecke	Klasse
	Altdorf – Göschenen	2
	Göschenen – Airolo (Gotthardtunnel)	2
	Göschenen – Gotthardpass – Airolo	3
	Airolo – Bellinzona-Nord – Mendrisio – Chiasso (Frontiera)	1
N3	Basel (Grenze) – Wiese und Augst – Birrfeld und Zürich (Limmattal) – Aeschertunnel – Uetlibergtunnel – Pfäffikon – Sargans	
	Basel/St. Louis (Grenze) – Wiese (N2)	1
	Augst (N2) – Birrfeld (N1)	1
	Limmattal (N1) – Zürich-West – Zürich-Süd	1
	Zürich (Platzspitz) – Zürich (Wiedikon)	3
	Zürich (Wiedikon) – Zürich-Süd	2
	Zürich-Süd – Reichenburg – Sarganserland (N13)	1
N4	Thayngen (Grenze) – Schaffhausen – Winterthur und Zürich – Islisbergtunnel – Cham – Schwyz – Altdorf	
	Thayngen (Grenze) – Mutzentäli	3
	Mutzentäli – Winterthur-Nord (N1)	2
	Zürich-West (N3) – Blegi – Rütihof – Brunnen	1
	Brunnen – Tunnelportal Flüelen	3
	Tunnel Flüelen – Altdorf (N2)	2
N5	Yverdon-les-Bains – Neuchâtel – Biel/Bienne – Solothurn (Luterbach)	
	Yverdon-les-Bains (N1) – Neuchâtel-Vauseyon – Le Landeron	1
	Le Landeron – La Neuveville	2
	La Neuveville – Twann (West)	3
	Twann (West) – Twann (Ost)	2
	Twann (Ost) – Biel/Bienne (West) – Biel/Bienne-Brüggmoos	3
	Biel/Bienne-Brüggmoos – Biel/Bienne-Bözingenfeld – Luterbach (N1)	1
N6	Biel/Bienne – Bern (Schönbühl) und Bern (Wankdorf) – Thun – Spiez – Gampel	
	Biel-Brüggmoos (N5) – Lyss (Nord)	2
	Lyss (Nord) – Schönbühl (N1)	1
	Bern-Wankdorf (N1) – Muri	1
	Muri – Rüfenacht	2
	Muri – Thun (Nord)	1
	Thun (Nord) – Glättimüli	2
	Thun (Nord) – Lattigen	1
	Lattigen – Wimmis (Port)	2
	Lattigen – Spiez – Mülenern	2
	Mülenern – Reichenbach	3
	Reichenbach – Frutigen	2
	Frutigen – Kandersteg (Verladestation Lötschbergtunnel)	3
	Goppenstein (Verladestation Lötschbergtunnel) – Gampel (N9)	3

	Strassenzug und Strecke	Klasse
N7	Winterthur – Frauenfeld – Kreuzlingen (Grenze)	
	Winterthur-Ost (N1) – Grüneck – Kreuzlingen (Nord)	1
	Kreuzlingen (Nord) – Kreuzlingen (Grenze)	2
N8	Spiez – Interlaken – Brünig – Sarnen – Lopper	
	Spiez (N6) – Krattiggraben	2
	Krattiggraben – Leissigen (West)	3
	Leissigen (West) – Leissigen (Ost)	2
	Leissigen (Ost) – Därligen (West)	3
	Därligen (West) – Därligen (Ost)	2
	Därligen (Ost) – Interlaken (West)	3
	Interlaken (West) – Unterbach	2
	Unterbach – Brünigpass – Lungern	3
	Umfahrung Lungern	2
	Lungern – Giswil	3
	Giswil – Sarnen (Süd) – Lopper (N2)	2
N9	Vallorbe (Frontière) – Orbe (Essert-Pittet) und Lausanne (Villars-Ste-Croix) – Sion – Brig – Simplon – Gondo (Grenze)	
	Vallorbe (Frontière) – Ballaigues	3
	Ballaigues – Essert-Pittet (N1)	2
	Villars-Ste-Croix (N1) – La Croix	1
	<i>La Croix – Corsy</i>	2
	La Croix – La Veyre – Gd St-Bernard – Brig	1
	Brig – Simplon – Gondo (Grenze)	3
N11	Flughafen Kloten – Zürich	
	Flughafen Kloten – Zürich-Nord	1
N12	Vevey – Fribourg – Bern	
	La Veyre (N9) – Bern-Weyermannshaus (N1)	1
N13	St. Margrethen – Sargans – Chur – Galleria del San Bernardino – Bellinzona – Locarno	
	St. Margrethen (N1) – Sarganserland – Reichenau	1
	Reichenau – Islabellatunnel – Galleria del San Bernardino – Bellinzona-Nord (N2)	2
	Bellinzona-Süd (N2) – Aeroporto Locarno	3
	Aeroporto Locarno – Tunnel Mappo Morettina – Locarno – Ascona (Svincolo San Materno)	2
N14	Luzern – Zug – Wädenswil	
	Rotsee (N2) – Rütihof (N4)	1
	Blegi (N4) – Baar – Sihlbrugg	2
	Sihlbrugg – Wädenswil (N3)	3

	Strassenzug und Strecke	Klasse
N 15	Brüttisellen – Wetzikon – Rapperswil – Reichenburg	
	Brüttisellen (N1) – Uster (Ost)	2
	Uster (Ost) – Wetzikon – Hinwil	3
	Hinwil – Reichenburg (N3)	2
N16	Boncourt (Frontière) – Delémont – Biel/Bienne	
	Boncourt (Frontière) – Tavannes	2
	<i>Tavannes – Route de Tramelan</i>	2
	Tavannes – La Heutte	2
	La Heutte – Biel/Bienne	3
	Biel/Bienne – Biel/Bienne-Bözingenfeld (N5)	2
N17	Niederurnen – Glarus	
	Niederurnen (N3) – Näfels (Nord)	2
	Näfels (Nord) – Glarus	3
N18	Delémont – Basel	
	Delémont-Est (N16) – Aesch (BL)	3
	Aesch (BL) – Hagnau (N2)	2
N20	Le Locle (Frontière) – La Chaux-de-Fonds – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel und Thielle – Murten	
	Le Col des Roches (Frontière) – Crêt du Locle	3
	Crêt du Locle – La Chaux-de-Fonds (Ouest)	2
	La Chaux-de-Fonds (Ouest) – La Chaux-de-Fonds (Sud)	3
	La Chaux-de-Fonds (Sud) – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel-Vauseyon (N5)	2
	Thielle (N5) – Gals	3
	Gals – Ins	2
	Ins – Murten (N1)	3
N21	Martigny – Portail du tunnel Gd. St-Bernard	
	Gd. St-Bernard (N9) – Martigny-Croix	2
	Martigny-Croix – Portail du Tunnel du Gd. St-Bernard	3
N22	Pratteln – Liestal – Sissach	
	Pratteln (N2) – Sissach (N2)	2
N23	Grüneck – Meggenhus	
	Grüneck (N7) – Arbon (West)	3
	Arbon (West) – Meggenhus (N1)	2
N24	Mendrisio – Gaggiolo (Frontiera)	
	Mendrisio (N2) – Stabio (Ost)	2
	Stabio (Ost) – Gaggiolo (Frontiera)	3
N25	St. Gallen – Herisau – Appenzell	
	St. Gallen (Winkeln) (N1) – Herisau – Hundwil – Appenzell	3

	Strassenzug und Strecke	Klasse
N28	Landquart – Klosters	
	Landquart (N13) – Jenaz	2
	Jenaz – Saas	3
	Saas – Klosters	2
N29	Thusis – Silvaplana	
	Thusis (Süd) (N13) – Tiefencastel – Silvaplana	3

Übernahme durch den Bund von Projekten bei Anpassung des Nationalstrassennetzes nach Artikel 8a des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen

	Strassenzug und Strecke	
N17	Niederurnen – Glarus	
	Das Projekt «Umfahrung Näfels» wird vom Bund übernommen, sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllt sind.	
N20	Le Locle (Frontière) – La Chaux-de-Fonds – Tunnel de la Vue des Alpes – Neuchâtel und Thielle – Murten	
	Die Projekte «Umfahrung Le Locle» und «Umfahrung La Chaux-de-Fonds» werden vom Bund übernommen, sofern die Bedingungen gemäss Artikel 8a NSG erfüllt sind.	