



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation UVEK

Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Strasse Erläuterungen

Anpassungen und Ergän- zungen 2027 (SIN2027)

Entwurf für die Anhörung, 20.08.2026



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr
Energie und Kommunikation UVEK

Impressum

Herausgeber

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Strassen (ASTRA), Bundesamt für Raumentwicklung (ARE)

Karten

EBP Schweiz AG, Zürich
Karten reproduziert mit Bewilligung von swisstopo

Übersetzungen und Korrekturat

Sprachdienste ASTRA

Zitierweise

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK (2026): Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, Erläuterungen SIN2027, Entwurf für die Anhörung, 20.08.2026, Bern

Bezugsquelle

Internet: www.astra.admin.ch

Inhalt

1	Absicht der Erläuterungen	4
2	Der SIN2027	6
2.1	Grundverständnis	6
2.2	Gliederung des SIN	6
2.3	Neuerungen des SIN2027	6
2.4	Nicht behandelter Vorhabentyp im SIN2027	7
2.5	Inhalt Objektteil	9
2.6	In die Ausgangslage verschobene Vorhaben	12
2.7	Nicht weiterverfolgte Vorhaben	13
3	Sachplanrelevante Vorhaben der Anpassung SIN2027	14
3.1	Erweiterung der Infrastruktur zur Sicherstellung der Funktionalität	14
3.2	Pannestreifenumnutzung (PUN)	17
3.3	Neubau und Erweiterung von Anschlüssen	17
3.4	LKW-Abstellplätze und Schwerverkehrskontrollzentren	17
3.5	Prüfung der Sachplanpflicht im Einzelfall (Einzelfallprüfungen)	18
4	Vorgehen bei der Erarbeitung des Teils Infrastruktur Strasse	19
4.1	Konzeption und Entwurf	19
4.2	Bundesinterne Abstimmung	19
4.3	Mitwirkung	20
4.4	Genehmigung und Veröffentlichung	21

1 Absicht der Erläuterungen

Ausgangslage

Der Bundesrat hat den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) erstmalig am 27. Juni 2018 verabschiedet. Der Konzeptteil des SIN wurde mit den Anpassungen und Ergänzungen 2025 zusammen mit drei Objektblättern gesamthaft revidiert (SIN2025) und vom Bundesrat am 13. Mai 2026 verabschiedet. Die strategischen Entwicklungsprogramme STEP Nationalstrassen (2019, 2023, 2027), die Referendumsabstimmung zum Ausbauschnitt 2023 des STEP Nationalstrassen vom Herbst 2024 sowie die Überarbeitung basierend auf dem Gutachten «Verkehr 2045» der ETH Zürich verstärkten den Überarbeitungsbedarf an den weiteren Objektblättern. Die Auflage SIN2027 gewährleistet die Aktualität der Inhalte der Objektblätter.

Für den vor kurzem mit SIN2025 revidierten Konzeptteil besteht kein Anpassungsbedarf.

Aufgabe des Erläuterungsberichtes

Die Absicht des Erläuterungsberichts zum SIN2027 besteht darin:

- das Verständnis der Änderungen der Objektblätter des SIN2027 und die Änderungen resp. Aktualisierungen gegenüber der 1. Auflage (SIN2018) vorzustellen (Kapitel 2),
- auf eine Auswahl von sachplanrelevanten Objekten mit Erläuterungsbedarf betreffend wesentliche Entscheide oder Neuaufnahmen in den SIN hinzuweisen (Kapitel 3),
- das Vorgehen und den Prozess bei der Erarbeitung darzustellen und die Ergebnisse der Mitwirkung zu dokumentieren (Kapitel 4).

Die Anwendung und Weiterbearbeitung der Objektblätter der Erstauflage des SIN (SIN2018) hat gezeigt, dass die regionalen Sammel-Objektblätter wenig praktikabel sind und verwirren können. Daher wurde für die Überarbeitung und für die Neuerstellung der Objektblätter die Form von Einzelobjektblättern gewählt. Dieses Vorgehen wurde für die drei Objektblätter des SIN2025 bereits umgesetzt.

Auslöser für die Anpassung

Das strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP Nationalstrasse) ist ein wesentlicher Taktgeber für die angestossenen sachplanrelevanten Vorhaben. Das STEP Nationalstrassen wird in der Regel im Vierjahresrhythmus aktualisiert. Gegen den Ausbauschnitt 2023 des STEP Nationalstrassen wurde das Referendum ergriffen: Das Stimmvolk hat die vom Bundesrat vorgeschlagenen und von der Bundesversammlung beschlossenen sechs Projekte des Ausbauschnitts 2023 am 24. November 2024 abgelehnt. Das UVEK hat aus diesem und weiteren Gründen entschieden, die ETH Zürich mit einer Überprüfung und Priorisierung des STEP Nationalstrasse zu beauftragen. Das Gutachten «Verkehr 2045» lieferte aus strategischer Sicht eine Priorisierung der im STEP Nationalstrassen enthaltenen Projekte in Abstimmung mit den Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen und dem strategischen Entwicklungsprogramm für die Eisenbahninfrastruktur.

Das Gutachten der ETH «Verkehr 2045» bildet neben den eigenen Analysen und Bewertungen des Bundesamts für Strassen eine wichtige Grundlage für die Vernehmlassungsvorlage «Bewältigung der künftigen Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45». Diese und die in der Vernehmlassungsvorlage dokumentierten Stossrichtungen der bundesrätlichen Planung, bilden die Basis für die Aktualisierung und Ergänzung der SIN-Vorhaben. Die Anhörung zur Anpassung der Objektblätter SIN2027 findet parallel zur Vernehmlassung der Vorlage Verkehr '45 statt.

Adressaten

Der Erläuterungsbericht richtet sich einerseits an die Nutzenden des SIN. Ihnen hilft er, die inhaltlichen Änderungen am SIN nachvollziehen zu können. Andererseits bedient der Erläuterungsbericht Stellen bei Bund und Kantonen, welche die Inhalte der Vorhaben des SIN2027 begleitet bzw. sich an der Mitwirkung beteiligt haben. Sie sollen dem Erläuterungsbericht in geraffter Form entnehmen können, wie mit ihren Mitwirkungseingaben umgegangen wurde und welche weiteren Themen im Rahmen der Mitwirkung eingebracht wurden. Grundsätzlich soll der SIN als Grundlage für die projektbezogene Zusammenarbeit gemäss dem Nationalstrassengesetz sowie für die räumliche Abstimmung der Projekte mit den Kantonen und Dritten dienen können.

2 Der SIN2027

2.1 Grundverständnis

Die Anpassung SIN2027 ist im Zusammenhang mit der Anpassung SIN2025 zu verstehen: SIN2027 und SIN2025 stellen zusammen die Gesamtrevision des SIN aus dem Jahr 2018 dar. Weiterhin besteht der SIN aus Konzeptteil und Objektteil. Der Konzeptteil des SIN bedarf nach der Verabschiedung durch den Bundesrat am 13. Mai 2026 keiner Anpassung.

Der SIN2027 umfasst eine Aktualisierung, Nachführung und Erweiterung der Objektblätter mit Ausnahme der drei vom Bundesrat verabschiedeten Objektblätter aus der Anpassung SIN2025. Somit deckt der aktualisierte SIN weiterhin die Kernfunktionen von Sachplänen und Konzepten des Bundes ab, die Planungs-, Koordinations- und Informationsfunktionen beinhalten.

Die Objektblätter werden gesamthaft aktualisiert. Dabei werden die Objektblätter im Umfang leicht erweitert und neu als Einzelobjektblätter aufgearbeitet.

2.2 Gliederung des SIN

Der SIN besteht aus zwei Teilen: dem Konzeptteil und dem Objektteil mit den Objektblättern.

Der **Konzeptteil** bündelt den SIN in die Sachplanung des Bundes und weitere sachverwandte Dossiers ein. Der Konzeptteil SIN ist mit Beschluss des Bundesrates vom 13. Mai 2026 aktualisiert worden.

Der **Objektteil** umfasst die Objektblätter. Diese enthalten die sachplanrelevanten Vorhaben geografisch geordnet nach den Handlungsräumen gemäss dem Sachplan Verkehr, Teil Programm. Die einzelnen Vorhaben werden benannt und begründet, ihre Funktion wird umschrieben, das Vorgehen erläutert und der Stand der Beschlussfassung sowie der Stand der Koordination festgehalten.

2.3 Neuerungen des SIN2027

Der SIN2027 enthält 60 Einzelobjektblätter zur Anhörung. Weitere vier Objektblätter sind gegenüber den letzten Entscheiden unverändert (4.7, 6.3, 10.1, 11.2) und sind nicht Gegenstand der Anpassung; sie werden in den Listen jedoch erwähnt. Die Anhörung SIN2027 beinhaltet somit 60 Objektblätter. Aus den regionalen Sammelobjektblättern des SIN2018 übernimmt der SIN2027 im Sinne einer Nachführung 43 Vorhaben in einzelne Objektblätter. Der SIN2027 beinhaltet 16 Objektblätter zu neuen Vorhaben (aus Studien, Korridorstudien, weiterverfolgte kantonale Vorhaben aus dem Netzbeschluss 2020). Diese Vorhaben sind im Kapitel 2.5 **rot gekennzeichnet**. Eine grössere Anzahl der Vorhaben aus dem SIN2018 benötigt kein Objektblatt mehr. Diese wurden bereits mit dem SIN2025 aus dem SIN entlassen, da die Vorhaben eine Plangenehmigung erhalten haben, umgesetzt wurden oder auf eine Weiterverfolgung verzichtet wurde. Auch mit SIN2027 erfolgen weitere Entlassungen.

Die zentralen Grundlagen für die Anpassung, Fortschreibung und neuer Vorhaben sind wie folgt:

- **Ergebnisse aus Studien und Korridorstudien:** Insgesamt vier (Korridor-)Studien des ASTRA an den Nationalstrassenachsen N13 (GR), N18 (BL/JU), N23 (TG) und N25 (SG, AR, AI) haben als Lösungsvarianten Vorhaben aufgezeigt, die weitervertieft und geplant werden können. Die (Korridor-)Studien wurden in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Kantonen und Vertretern von Gemeinden und weiteren (Gebiets-)Körperschaften sowie regionalen politischen Parteien erarbeitet.

- **Weiterbearbeitung von generellen Projekten:** Einige Projekte haben während der Erarbeitung der generellen Projekte sachplanrelevante Projektveränderungen erfahren. Diese stammen neben fachlicher Weiterbearbeitung auch aus dem zentralen Verfahrensschritt des externen Vernehmlassungsverfahrens bei den Kantonen gemäss Art. 11 NSV. Dabei unterbreiten die Kantone dem ASTRA Gesamtstellungnahmen mit Vorschlägen des Kantons und der Gemeinden sowie fachliche Mitberichte für Themen, die in wesentlicher oder abschliessender Kompetenz der Kantone stehen (wie Umweltschutz, Raumplanung, Natur- und Heimatschutz, Archäologie).
- **Schweizweite Überprüfung der Problemlage:** Im Rahmen der Erarbeitung STEP Nationalstrassen 2027 und des Gutachtens «Verkehr 2045» wurde ein sogenanntes Netzscreening mit einer Vielzahl von Indikatoren und eine Repriorisierung durchgeführt. Aufgrund des leicht angepassten Verfahrens zur Problemanalyse, der aktualisierten Verkehrsperspektive des Bundes und aktualisierter Prioritätensetzung, werden einige Projekte nicht mehr benötigt oder sollen – zumindest für eine Übergangsphase – durch Alternativen ersetzt werden.

2.4 Nicht behandelter Vorhabentyp im SIN2027

Das vom UVEK in Auftrag gegebene Gutachten der ETH «Verkehr 2045» hat gezeigt, dass Kapazitätserweiterungsprojekte durch den Einsatz von betrieblichen Massnahmen wie Pannestreifenumnutzungen (PUN) hinausgezögert werden können. Die Massnahmen des Typs PUN beinhalten weniger einschneidende Auswirkungen in Bezug auf Raum und Umwelt und sind kostengünstiger als Erweiterungsmassnahmen.

Die im bestehenden Strassennetz bereits umgesetzten PUN wurden meist als lokal wirksame Massnahme zur Verlängerung der Aus- und Einfahrtsspuren bei Anschlüssen oder beim Auftreten von grossen Verkehrsströmen zwischen zwei benachbarten Anschlüssen mit hohem Ein- und Ausfahrtsvolumen eingesetzt. Damit bezweckt der Bund, dass der Binnen- und der Ziel-/Quellverkehr optimal auf der Nationalstrasse gebündelt werden kann. Dies entspricht den verkehrsplanerischen Absichten der betroffenen Kantone und Gemeinden.

Die Umsetzung von PUN erfordert die Ausrüstung der bestehenden Nationalstrassenanlage mit Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen. Aus infrastruktureller Sicht sind Abklärungen zur Massnahmenausgestaltung und -umsetzung notwendig. Aus verkehrlicher Sicht sind die Anforderungen und Wirkungen einer netzweiten und nicht nur lokalen Umsetzung zu klären. Die notwendigen weiteren Abklärungen für den Vorhabentyp PUN führen dazu, dass mit den Anpassungen und Ergänzungen 2027 keine zusätzlichen PUN-Objektblätter dem SIN hinzugefügt und die vorbestehenden Objektblätter zwischenzeitlich sistiert werden. Die Thematik PUN wird gesamthaft in einem späteren Anpassungspaket des SIN behandelt.

Folgende Abschnitte werden in Bezug auf den sachplanrelevanten Vorhabentyp PUN überprüft und erhalten zu einem späteren Zeitpunkt Objektblätter: (*kursiv* = in SIN2018 bereits erwähnt)

Metropolitanraum Zürich

- N1 PUN Wettingen-Ost – Dietikon
- N1 PUN Dietikon – Verzweigung Limmattal
- *N1 PUN Verzweigung Zürich-Nord – Verzweigung Zürich-Ost*
- N1 PUN Verzweigung Zürich-Ost – Wallisellen
- N1 PUN Verzweigung Brüttisellen – Winterthur-Töss
- N11 PUN Verzweigung Zürich-Nord – Kloten Süd

- N3 PUN Urdorf-Süd – Verzweigung Zürich-West
- *N3 PUN Zürich-Wollishofen – Thalwil – Wädenswil*
- *N3 PUN Wädenswil – Richterswil*
- N3 PUN Schindellegi – Pfäffikon

Trinationaler Metropolitanraum Basel

- - -

Metropole Lémanique

- *N1 RBAU Echangeur Le Vengeron – Coppet*
- *N1 RBAU Coppet – Nyon*
- N1 RBAU Nyon – Aubonne
- *N1 RBAU Aubonne – Morges-Est*
- *N1 RBAU La Sarraz – Chavornay*
- N9 RBAU Echangeur Villars-Ste-Croix – Vennes
- *N9 RBAU Lausanne-Vennes – Belmont*
- N9 RBAU Echangeur La Veyre – Montreux

Hauptstadtregion Bern

- N1 PUN Verzweigung Schönbühl – Kirchberg
- N1 PUN Kirchberg – Verzweigung Luterbach
- N6 PUN Muri – Rubigen

Luzern

- N14 PUN Buchrain – Verzweigung Rütihof

Città Ticino

- - -

Arc jurassien

- - -

Aareland

- N1 PUN Oftringen – Aarau-West
- N1 PUN Aarau-West – Aarau-Ost

Nordostschweiz

- N1 PUN St.Gallen-Neudorf – Verzweigung Meggenhus

Gotthard

- - -

Westalpen

- - -

Ostalpen

- N3 PUN Sargans – Verzweigung Sarganserland
- N13 PUN Verzweigung Sarganserland – Landquart

2.5 Inhalt Objektteil

Der Netzbeschluss Nationalstrassen soll ausgehend von der Vernehmlassungsvorlage Verkehr '45 und dem STEP Nationalstrassen 2027 angepasst werden. Gemäss der Vernehmlassungsvorlage sollen Netzteile aus dem Nationalstrassennetz entlassen werden. Bestehende Vorhaben auf denjenigen Netzabschnitten sind entsprechend aus dem Sachplan zu entlassen. Dies betrifft die Vorhaben Umfahrung Morges und Glattalautobahn.

Gegenüber dem SIN2018 werden die Anpassungen des Netzbeschlusses Nationalstrassen von 2020 und 2023 neu berücksichtigt. Dies führt zur Aufnahme von wenigen, früher von den Kantonen erarbeiteten Projekten oder Projektideen. Das ASTRA hat einige solcher Vorhaben in generellen Projekten vertieft oder in Studien oder Korridorstudien überprüft und weiterentwickelt. Die in Korridorstudien oder anderweitig in die Planung des ASTRA aufgenommenen Vorhaben auf diesen Strecken sollen Eingang in den SIN finden, um eine umfassende räumliche Koordination auf Bundesstufe vornehmen zu können.

Der SIN2018 weist regionale Sammelobjektblätter auf. Mit den Anpassungen und Ergänzungen 2025 des SIN wurden lediglich drei Objektblätter aktualisiert resp. neu in den SIN aufgenommen und die entsprechenden Vorhaben festgesetzt. Mit dem SIN2027 werden die regionalen Sammelobjektblätter des SIN2018 abgelöst. Die nachstehende Objektliste nimmt daher auf die alten Nummerierungen und Bezeichnungen keinen Bezug.

Vorhaben in *kursiver Schrift* bezeichnen Wünsche Dritter. **Rot gekennzeichnete Vorhaben** bezeichnen neue Vorhaben im Rahmen der aktuellen Fassung des SIN (SIN2027). Ebenfalls **rot gekennzeichnet sind mit dem SIN2027 neu festgelegte Festsetzungen (FS)**. Die Nummern der Objektblätter sind durch die Auflösung der regionalen Sammelobjektblätter neu vergeben worden und weichen von der Nummerierung im SIN2018 ab.

Metropolitanraum Zürich

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss ¹
N1 Erweiterung Wallisellen – Verzweigung Brütisellen	1.2	ZE
N3 Erweiterung Westumfahrung Zürich (Verzweigung Limmattal – Urdorf-Süd)	1.4	VO
N4 Erweiterung Schaffhausen, 2. Röhre Fäsenstaubtunnel	1.5	FS
N15 Zürcher Oberlandautobahn (Uster-Ost – Hinwil)	1.6	ZE
N17 Umfahrung Netstal	1.7	ZE
<i>N3 Anschluss Schindellegi (Halten)</i>	<i>1.10</i>	<i>ZE</i>
<i>N3 Anschluss Wangen-Ost</i>	<i>1.11</i>	<i>ZE</i>
N3 LKW Abstellplatz / Warteraum Raum Glarus	1.12	VO
N4 LKW Abstellplatz / Warteraum Knonau	1.13	VO
N1 Wildtierquerung Bassersdorf (ZH21)	1.14	ZE
N1 Wildtierquerung Winterthur (ZH20)	1.15	ZE
N1/N7 Wildtierquerung Wiesendangen (ZH18) Attikon	1.16	ZE
N3 Wildtierquerung Wägital-Buechberg-Kaltbrunn (SG27/SZ11)	1.17	ZE
N4 Wildtierquerung Thayngen (SH10)	1.18	ZE

¹ VO: Vororientierung
ZE: Zwischenergebnis
FS: Festsetzung

Trinationaler Metropolitanraum Basel

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N2/N3 Rheintunnel Basel	2.1	FS
N2 Erweiterung Verzweigung Hagnau – Verzweigung Augst	2.2	ZE
N2 Wildtierquerung Tenniken (BL11)	2.5	FS
N18 Zentrumsentlastung Laufen	2.6	VO
N18 Muggenbergtunnel, Duggingen	2.7	VO

Metropole Lémanique

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N1 Élargissement Echangeur Perly – Bemex	3.1	FS
N1 Élargissement Bemex – Meyrin/Vernier	3.2	ZE
N1 Élargissement Meyrin/Vernier – Genève-Aéroport	3.3	ZE
N1 Élargissement Genève-Aéroport – Le Vengeron	3.4	FS
N1 Élargissement Crissier phase 2	3.5	FS
N1 Jonction Ecublens	3.6	FS
N1 Jonction Chavannes	3.7	ZE
N1 Jonction Malley	3.8	FS
N1 Jonction Vernier-Sud	3.10	FS
N1 Aire de stationnement / Centre de contrôle du trafic lourd Chavornay	3.12	ZE

Hauptstadtregion Schweiz

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N1 Erweiterung Verzweigung Weyermannshaus – Verzweigung Wankdorf	4.1	VO
N1 Erweiterung Verzweigung Wankdorf – Schönbühl	4.2	FS
N6 Erweiterung Wankdorf – Muri	4.4	ZE
N1 Anschluss Grauholz	4.5	VO
N6 Anschluss Bern Wankdorf (BUGAW)	4.6	FS
N12 Couverture de Chambliaux	4.7	FS
N1 LKW Abstellplatz Deitingen Nord	4.8	FS

Luzern

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N4 Anschluss Rotkreuz-Süd	5.3	ZE
N4 Anschluss Arth	5.4	ZE
N2 LKW Abstellplatz / Warteraum / Schwerverkehrskontrollzentrum Rotenberg	5.5	ZE
N8 Wildtierquerung Alpnach (OW02)	5.6	FS

Città Ticino

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N2 Ampliamento Lugano-Sud – Mendrisio	6.1	FS
N13 Collegamento autostradale Bellinzona – Locarno	6.2	ZE
N2 Allacciamento Sigrino	6.3	FS

Arc jurassien

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N18 Contournement court de Delémont	7.2	VO

Aareland

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N1 Erweiterung Aarau-Ost – Verzweigung Birrfeld	8.1	FS
N1R Wildtierquerung Suret (AG06)	8.2	ZE
N1 Wildtierquerung Birretholz (AG33)	8.3	ZE
N3 Anschluss Brugg	8.4	VO

Nordostschweiz

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N1 Erweiterung Kreuzbleiche – Neudorf (3. Röhre Rosenbergstunnel inkl. Zubringer Güterbahnhof)	9.1	ZE
N1 Anschluss Wil-West	9.2	ZE
N1 Anschluss Rorschach-Goldach	9.3	FS
N1 Anschluss St. Margrethen	9.4	ZE
N1 Wildtierquerung Jonschwil (SG19) Wil-Uzwil	9.5	ZE
N1 Wildtierquerung Oberuzwil (SG24) Uzwil-Gossau	9.6	ZE
N3 Wildtierquerung Mels (SG4)	9.7	ZE
N25 Umfahrung Wilen (Herisau)	9.10	VO
N1 Anschluss Gossau-Ost	9.11	VO
N23 Umfahrung Weinfelden	9.12	VO
N23 Umfahrung Amriswil mit Anbindung Romanshorn	9.13	VO
N25 Veloweg Hundwil – Appenzell	9.14	VO

Gotthard

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N2 Anschluss Altdorf-Süd	10.1	FS

Westalpen

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N9 LKW Abstellplatz / Warteraum Raron	11.2	FS

Ostalpen

Vorhaben	Objektblatt	Stand Beschluss
N13 Reichenau – Rothenbrunnen (Isla Bella-Tunnel)	12.3	VO

2.6 In die Ausgangslage verschobene Vorhaben

Die genehmigten und realisierten Projekte bilden die Ausgangslage für die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes. Seit der Genehmigung der Anpassungen und Ergänzungen 2025 des SIN sind folgende Vorhaben infolge Plangenehmigung oder der Inangriffnahme der Bauarbeiten nach erfolgter räumlicher Abstimmung in die Ausgangslage (AL) zu verschieben.

Metropole Lémanique

Vorhaben	Objektblatt SIN2018	SIN2027
N9 Jonction Lausanne-Blécherette	3.4	AL
N1 RBAU Cossonay – La Sarraz	3.5	AL

Hauptstadtregion Schweiz

Vorhaben	Objektblatt SIN2018	SIN2027
N16 Anschluss Biel (-Nord)	4.4	AL

Nordostschweiz

Vorhaben	Objektblatt SIN2018	SIN2027
N13 Wildtierquerung Vaduz (SG8)	9.3	AL
N13 Wildtierquerung Wartau (SG7)	9.3	AL

Ostalpen

Vorhaben	Objektblatt SIN2018	SIN2027
N28 Wildtierquerung Fanas (GR06) Grüşch-Schiers	12.1	AL

2.7 Nicht weiterverfolgte Vorhaben

Infolge der Definition der sachplanrelevanten Vorhabentypen entfallen die Vorhaben des Massnahmentyps Netzfertigstellung. Im Weiteren entfallen zwei Erweiterungsvorhaben infolge der Depriorisierung durch die Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45», da bereits PUN-Massnahmen umgesetzt wurden. Für SIN2027 liegen keine Vorhaben vor, die infolge Sistierung durch die Plangenehmigungsbehörde nicht weiterverfolgt werden.

Metropolitanraum Zürich

Vorhaben	Objektblatt SIN2018	SIN2027
N1 Netzergänzung Glattalautobahn	1.1	Entfallen

Trinationaler Metropolitanraum Basel

Vorhaben	Objektblatt SIN2018	SIN2027
N2 Basel Bahnhof – Gellertdreieck	2.4	Entfallen

Metropole Lémanique

Vorhaben	Objektblatt SIN2018	SIN2027
N1 Grand contournement de Morges	3.3	Entfallen
N1 Élargissement Echangeur Villars-Sainte-Croix - Cossonay	3.5	Entfallen

Luzern

Vorhaben	Objektblatt SIN2018	SIN2027
N8 Brienzwiler Ost – Lungern Süd (Passstrasse)	5.2	Entfallen

Ostalpen

Vorhaben	Objektblatt SIN2018	SIN2027
N28 Prättigauerstrasse, Jenaz – Dalvazza	12.1	Entfallen

3 Sachplanrelevante Vorhaben der Anpassung SIN2027

3.1 Erweiterung der Infrastruktur zur Sicherstellung der Funktionalität

Die Erweiterung der Infrastruktur stellt eine Kernaufgabe und einen zentralen Vorhabentyp beim Wahrnehmen der Nationalstrassenaufgaben dar. Mit der kapazitiven Erweiterung der bestehenden Anlage kann die Sicherstellung der Funktionalität des Nationalstrassennetzes gewährleistet werden. Diese Massnahmen sind mit der Siedlungsentwicklung abzustimmen. Hierfür leistet die Vernehmlassungsvorlage «Bewältigung der künftigen Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr '45» Analyse-, Priorisierungs- und Beschlussvorbereitungsbearbeitung.

Im Hinblick auf die Vernehmlassungsvorlage «Verkehr '45» wird im Einzelnen auf folgende Vorhaben explizit hingewiesen:

Projekte Realisierungshorizont 2045

Ausbauschnitt 2027

Für den Ausbauschnitt 2027 sind zwei Vorhaben vorgeschlagen.

N1 Élargissement Echangeur Perly – Bernex

L'élargissement du tronçon Perly – Bernex s'inscrit dans le cadre d'un projet initialement plus vaste, qui relie Perly à Genève Aéroport en passant par Bernex et Meyrin/Vernier. Le projet d'élargissement à six voies du tronçon Perly – Bernex permettra de supprimer le gros goulet d'étranglement de la région genevoise et de désengorger le réseau de transport urbain.

L'élargissement à six voies du reste du tronçon de l'autoroute de contournement de la ville de Genève, sur les tronçons Bernex – Meyrin/Vernier – Genève Aéroport, est prévu pour 2055. Le projet et les différentes mesures ont été élaborés en étroite concertation avec le canton, les communes concernées et la ville de Genève.

N1 Erweiterung Aarau-Ost – Verzweigung Birrfeld

Der 6-Spurausbau Aarau-Ost – Verzweigung Birrfeld beseitigt im zentralen Mittelland einen Engpass auf der West-Ost-Achse. Die Erweiterung Aarau-Ost – Verzweigung Birrfeld beinhaltet neben dem Spurausbau die Anpassung der Anschlüsse Aarau-Ost, Lenzburg, Mägenwil und die Anpassung der Verzweigung Birrfeld. Das Projekt umfasst zudem die PUN Verzweigung Birrfeld – Baden-West, die neben der Engpassproblematik im Zusammenhang mit der Anpassung der Verzweigung Birrfeld steht. Im Rahmen des generellen Projektes wurden die Massnahmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton und den betroffenen Gemeinden erarbeitet.

Projekte Realisierungshorizont 2045 mit Erläuterungsbedarf

Weiter sind folgende Projekte mit Erläuterungsbedarf im Realisierungshorizont 2045 enthalten:

N1 Erweiterung Wallisellen – Verzweigung Brüttisellen

Die Erweiterung Wallisellen – Verzweigung Brüttisellen wäre auch bei Realisierung der Glattalautobahn notwendig geworden. Mit dem Wegfall des Projekts "N1 Glattalautobahn inklusive Ausbau Wallisellen/Flughafen" wird der verkehrliche Druck auf den bestehenden Abschnitt weiter verstärkt. Die benachbarten Abschnitte N1 Verzweigung Zürich-Nord – Zürich-Ost und N11 Verzweigung Zürich-Nord – Kloten-Süd sollen als PUN weiterverfolgt werden.

N2 Ampliamento Lugano-Sud – Mendrisio

Nel contesto del progetto di potenziamento del tratto Lugano Sud – Mendrisio, che prevede la realizzazione della terza corsia in ambo i sensi di marcia su una lunghezza di circa 11 chilometri, sono inclusi lavori sulla vicina strada cantonale, parallela all'autostrada, nonché interventi a favore della mobilità lenta. L'obiettivo è aumentare la capacità viaria, riorganizzare il tracciato di autostrada e strada cantonale, valorizzare la viabilità dolce e rispondere alla necessità di

continuare a garantire la manutenzione delle infrastrutture esistenti. Inoltre, si punta al miglioramento delle aree di svincolo e al coordinamento territoriale mediante ricollocazione e integrazione di svincoli. La soluzione proposta è stata ampiamente concordata con il Cantone e i Comuni interessati, in linea con lo stato di avanzamento progettuale.

N23 Umfahrung Amriswil mit Anbindung Romanshorn

Das Vorhaben «N23 Umfahrung Amriswil mit Anbindung Romanshorn» wurde in der Korridorstudie N23 des ASTRA in enger Abstimmung mit dem Kanton Thurgau und den betroffenen Gemeinden sowie weiteren Stakeholdern als Bestvariante zur Umfahrung von Amriswil eruiert. Die Umfahrung behebt verkehrliche und siedlungsseitige Schwachpunkte der Stadtdurchfahrt und stellt die Anbindung an Romanshorn sicher. Für den Langsamverkehr verbessert sich die Situation durch die Verkehrsverlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Umfahrung und die Verkehrsabnahme auf der bestehenden Ortsdurchfahrt. Die Umfahrung ist siedlungsnah und nördlich von Amriswil vorgesehen. Die Länge beträgt rund 12 km und stellt zugleich die Anbindung von Romanshorn sicher. Nördlich von Amriswil und südlich von Romanshorn sind Tagbautunnel mit einer Gesamtlänge von ca. 3.8 km vorgesehen. Im Wesentlichen wird die Umfahrung einspurig im Gegenverkehr vorgesehen, wobei die Überdeckungen baulich getrennt und mit Pannenstreifen geplant sind. Gemäss dem Gutachten «Verkehr 2045» der ETH sind situativ alternative und/oder oberirdische Lösungen zu suchen.

Projekte Realisierungshorizont 2055 mit Erläuterungsbedarf

Für ausgewählte Projekte des Realisierungshorizonts 2055 wird in der Folge ihr Werdegang im SIN und in STEP Nationalstrassen dargestellt. Die ausgewählten Vorhaben wurden in Studien in einem engen Prozess zusammen mit den jeweiligen Kantonen ausgearbeitet.

N13 Collegamento autostradale Bellinzona – Locarno

Per il tratto della N13 dallo svincolo N2 Bellinzona Sud a Locarno la pianificazione attuale prevede, su gran parte del percorso, un nuovo collegamento stradale sotto forma di galleria. Il tratto di nuova costruzione si immette nella galleria esistente tra gli svincoli di Minusio e Locarno, attraversando il fiume Ticino nella zona di Quartino / Riazzino. L'attraversamento della pianura di Magadino pone requisiti elevati in termini di autorizzazione, perché, oltre alla presenza di altri beni da proteggere, occorre attraversare l'area palustre protetta. Il progetto generale attualmente in fase di elaborazione all'USTRA si basa ampiamente sulle precedenti analisi del Cantone Ticino relative a tracciato e collegamenti. Le verifiche attualmente in corso riguardano l'idoneità all'autorizzazione, l'attraversamento del fiume Ticino ed eventuali collegamenti intermedi. Il progetto è stato concordato in stretta collaborazione con il Cantone e i Comuni coinvolti.

Il rapporto «Trasporti '45» del Politecnico federale ritiene che ulteriori analisi delle alternative non porteranno a soluzioni migliori. A causa delle incertezze relative al rilascio dell'autorizzazione, nella fase successiva verrà effettuato un confronto tra la variante PG USTRA e una soluzione che prevede un collegamento sul lato nord del piano di Magadino (Variante Rossa).

N18 Zentrumsentlastung Laufen

Das Vorhaben N18 Zentrumsentlastung Laufen geht aus der Korridorstudie N18 Delémont – Basel, zwischen Delémont-Est (N16) und Hagnau (N2) hervor. Die Zentrumsentlastung Laufen ist Teil der erarbeiteten Lösungskonzeption. Diese kurze, innenliegende Umfahrung der Stadt Laufen ist eine teilweise Alternative zum Projekt «Umfahrung Laufen und Zwingen». Diese wurde vom Kanton Basel-Landschaft erarbeitet und soll erst nach der Weiterentwicklung der Zentrumsentlastung planerisch weiterverfolgt werden. Die Korridorstudie wurde in enger Abstimmung mit Kantonen, Gemeinden und weiteren Stakeholdern erarbeitet. Die Zentrumsentlastung verläuft über die neue Birsbrücke Süd (Bündten) und die verlegte Birsbrücke Norimatt. Die beiden Brückenbauwerke und Anschlussstrecken an die bestehende N18 werden mittels eines Tunnels als Kernstück der Zentrumsentlastung verbunden. Insgesamt weist die Kernentlastungsstrasse eine Länge von 1.2 Kilometern auf.

N23 Umfahrung Weinfelden

Das Vorhaben N23 Umfahrung Weinfelden ist Bestandteil der Lösungskonzeption der Korridorstudie N23 Thurtal – Bodensee, zwischen der Verzweigung Grüneck (N7) und Arbon (N23). Die Umfahrung weist eine Länge von über vier Kilometern auf. Sie stellt eine teilweise Alternative zum Projekt «Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS)» dar. Das Projekt BTS wurde vom Kanton Thurgau erarbeitet und mit der Korridorstudie überprüft. Die Umfahrung Weinfelden sieht im Wesentlichen eine nordöstliche Umgehungsstrasse der Stadt Weinfelden als Tunnel am Fusse des Ottenbergs vor. Der Ottenbergtunnel weist eine Länge von knapp drei Kilometern auf, ist doppelröhrig und mit einer Fahrspur (plus Pannestreifen) pro Richtung vorgesehen. Die Korridorstudie wurde in enger Abstimmung mit dem Kanton Thurgau, Gemeinden und weiteren Stakeholdern erarbeitet. Gemäss dem Gutachten «Verkehr 2045» der ETH sind situative, alternative und/oder oberirdische Lösungen zu suchen.

N25 Kurzumfahrung Wilen (Herisau)

Die N25 Kurzumfahrung Wilen (Herisau) geht aus der Korridorstudie N25 St. Gallen – Appenzell, zwischen St. Gallen-Winkeln (N1), Herisau und Appenzell hervor. Die Umfahrung Wilen (Herisau) ist Teil der Lösungskonzeption der Korridorstudie und eine teilweise Alternative zum vorbestehenden Projekt «Zubringer Appenzellerland» der Kantone Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden und St. Gallen.

Die Korridorstudie schlägt mit dem Vorhaben Kurzumfahrung Wilen (Herisau) eine Umfahrungsstrasse von rund einem Kilometer Länge vor. Das Quartier Wilen der Gemeinde Herisau wird westlich umfahren. Für den Durchgangsverkehr wird der Bahnübergang mit langen Schliesszeiten als Rückstauursache eliminiert. Der Kern der zweistreifigen Umfahrung ist ein 0.8 km langer einröhriger Tunnel. Die Korridorstudie wurde in enger Zusammenarbeit und in Abstimmung mit Kantonen, Gemeinden und weiteren Stakeholdern erarbeitet. Gemäss dem Gutachten «Verkehr 2045» der ETH wird für das Vorhaben nach 2045 eine mögliche, hohe Priorität gesehen.

Projekte Realisierungshorizont «Weitere» mit Erklärungsbedarf

Für ausgewählte Projekte des Realisierungshorizonts «Weitere» wird in der Folge ihr Werdegang im SIN und in STEP-NS dargestellt.

N13 Reichenau - Rothenbrunnen

Die bestehende N13 zwischen den Anschlüssen Reichenau und Rothenbrunnen besteht aus einer Autostrasse, die im Gegenverkehr betrieben wird. Auf den anschliessenden Abschnitten der N13 stehen je Richtung jeweils zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Die mit dem unterschiedlichen Ausbaustandard und dem Fahrstreifenabbau ausgelöste Inhomogenität führt zu Staubilddung und Verkehrsgefahren. Die Lösung sieht die Erstellung einer Hochleistungsstrasse in neuer Linienführung für den Abschnitt der N13 zwischen Reichenau und Rothenbrunnen vor. Kern des neuen Abschnitts ist ein zweiröhriger Tunnel mit je zwei Fahrspuren ohne Pannestreifen von ca. 5 km Länge. Die bestehende N13 mit oberirdischen Abschnitten, den Tunneln Isla Bella und Plazzas sowie die dazwischen liegende Brücke über den Hinterrhein werden rückgebaut. Die Studie des ASTRA wurde in Zusammenarbeit mit dem Kanton Graubünden und den betroffenen Gemeinden erarbeitet. Mit der Lösung sollen der saisonale Ausweichverkehr eingedämmt und der Erhalt der heutigen Tunneln und Brückenbauwerke sichergestellt werden. Gemäss dem Gutachten «Verkehr 2045» der ETHZ soll das Vorhaben infolge der sehr hohen Kosten und der realisierbaren verkehrlichen Nutzen depriorisiert werden.

N18 Contournement court de Delémont

Le projet comprend la création d'un court contournement de Delémont. Celui-ci s'inscrit dans le prolongement de la route nationale N18, du nord de l'échangeur de Delémont-Est (N16) jusqu'au nord du Pont de la Birse, dans la vallée de la Birse, où il rejoint à nouveau la N18. Le

contournement est essentiellement souterrain. Le projet « N18 Contournement court de Delémont » a été conçu dans le cadre de l'étude de corridor de la N18 Delémont – Bâle, entre Delémont-Est (N16) et Hagnau (N2). Le tracé n'est pas encore définitivement fixé pour la prochaine étape de planification. Une alternative à ce projet, à savoir un tunnel urbain direct sous la route existante, qui ne traverserait pas la Birse, est à l'étude. Les tunnels, d'une longueur respective de 1,5 et 1,8 km, sont prévus sans raccordements intermédiaires, à tube unique et à circulation bidirectionnelle. L'étude de corridor a été élaborée en concertation avec les cantons, les communes et d'autres parties prenantes. Selon le rapport d'expertise « Transport 2045 » de l'EPFZ, il convient de mettre au point une mesure plus simple et moins coûteuse.

N18 Muggenbergtunnel, Duggingen

Die Lösung N18 Muggenbergtunnel, Duggingen geht aus der Korridorstudie N18 Delémont – Basel, zwischen Delémont-Est (N16) und Hagnau (N2) hervor. Das Vorhaben umfasst die Erstellung eines zweiröhrigen, richtungsgetrennten Tunnels von rund 1 km Länge.

Eine wichtige Funktion des Tunnels besteht in der Entflechtung der Kreuzungsstellen im Bereich Angenstein. Der Kanton Basel-Landschaft befasste sich seit längerem mit der Erstellung eines Muggenbergtunnels, der die Lücke der Autostrassenabschnitte zwischen Aesch und dem Eggfluetunnel schliesst und die gefährliche Querungs-/Anschlussstelle entlastet. Die Lösung wurde im Rahmen der Korridorstudie in Abstimmung mit Kantonen, Gemeinden und weiteren Stakeholdern entwickelt. Gemäss dem Gutachten «Verkehr 2045» der ETH soll eine einfachere und günstigere Massnahme entwickelt werden.

3.2 Pannestreifenumnutzung (PUN)

Die Anpassungen und Erweiterungen 2027 des SIN umfassen keine Objektblätter zu PUN (vgl. Kapitel 2.4).

3.3 Neubau und Erweiterung von Anschlüssen

Gegenüber dem SIN2018 sind zwei neue Vorhaben zu erwähnen. Im Handlungsraum Aareland wird das Vorhaben N3 Anschluss Brugg neu aufgenommen. Dort soll zur Bewältigung der Rückstau- und Sicherheitsprobleme eine Neukonzeption des Anschlusses und der Sekundärknoten vorgenommen werden. Im Handlungsraum Nordostschweiz hat die Korridorstudie N25 ergeben, dass die Erreichbarkeit des Gewerbe- und Industriegebietes im Raum Gossau Ost allenfalls durch einen zusätzlichen Nationalstrassenanschluss verbessert werden soll. Gleichzeitig soll der N1 Anschluss Gossau-Ost die überlastete Verkehrssituation im Zentrum von Gossau entlasten. Die weiteren Abklärungen sollen diesen Wunsch des Kantons weiter konkretisieren sowie die Anschlussfunktionalität und Zweckmässigkeit eines Anschlusses untersuchen.

Weitere Anpassungen und Projektweiterentwicklungen bestehender Vorhaben sind den Objektblättern zu entnehmen.

3.4 LKW-Abstellplätze und Schwerverkehrskontrollzentren

Gegenüber dem SIN2018 sind keine speziell erwähnenswerten Projekte zu behandeln. Anpassungen und Projektweiterentwicklungen sind den Objektblättern zu entnehmen.

3.5 Prüfung der Sachplanpflicht im Einzelfall (Einzelfallprüfungen)

Projekte für den Langsamverkehr

N25 Veloweg Hundwil – Appenzell

Das Vorhaben N25 Veloweg Hundwil – Appenzell geht aus der Korridorstudie N25 St.Gallen – Appenzell, zwischen St.Gallen-Winkeln (N1), Herisau und Appenzell hervor. Mit der Korridorstudie wurde in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit Kantonen, Gemeinden und weiteren Stakeholdern eine Lösungskonzeption entwickelt. Das Vorhaben ist Teil der Lösungskonzeption der Korridorstudie. Das Vorhaben umfasst die Erstellung eines Velowegs entlang der N25 oder parallel zu dieser zwischen Hundwil (Hundwiler Tobel) und Appenzell auf einer Länge von ca. 9 Kilometern.

Die Lösung ist in einem nächsten Planungsschritt weiter zu detaillieren.

Projekte Wildtierkorridore

Gegenüber dem SIN2018 sind keine speziell erwähnenswerten Projekte zu behandeln. Anpassungen und Projektweiterentwicklungen sind den Objektblättern zu entnehmen.

4 Vorgehen bei der Erarbeitung des Teils Infrastruktur Strasse

4.1 Konzeption und Entwurf

Die Konzeption und der Entwurf von SIN2027 wurde bereits bei SIN2025 angelegt. SIN2025 und SIN2027 ergeben insgesamt die Gesamtrevision des SIN2018. Beim SIN2027 steht die Aktualisierung und Neuerstellung von Objektblättern im Zentrum. Demgegenüber umfasste SIN2025 insbesondere die Straffung, Aktualisierung und Überarbeitung des Konzeptteiles.

Der SIN2027 beinhaltet 60 Objektblätter zur Anhörung. Diese stammen einerseits aus SIN2018, andererseits aus zwischenzeitlich durchgeführten Studien. Gegenüber dem SIN2018 wird der Vorhabentyp der Pannestreifenumnutzung PUN im SIN2027 noch nicht, resp. nicht mehr mit Objektblättern behandelt (vgl. Kapitel 2.4).

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Projekte im Verfahren nach NSG und den Einbezug der interessierten Beteiligten wie kantonale Fachstellen, lokale Vertretungen, Interessenvertreter und betroffener Bundesstellen erfolgte die Erstellung der Objektblätter in einer fachtechnischen Erarbeitung. Die Objektblätter werden im Rahmen der Anhörung dafür genutzt, das gegenseitige Planungsverständnis und die Grundlage für die räumliche Abstimmung zu schaffen.

Zu den fachtechnischen Grundlagen im Konzeptteil (SIN2025) hatten die interessierten und meistbetroffenen Fachämter des Bundes (wie ARE, BAFU, BAV) mitgewirkt.

4.2 Bundesinterne Abstimmung

Vorgehen

Für die bundesinterne Abstimmung und die Mitwirkung wurden die restlichen 60 Objektblätter des SIN2027 als Basis erstellt. Die Erstellung erfolgte unter Begleitung durch das ARE. Im Rahmen der ROK (Raumordnungskonferenz des Bundes) erfolgte die Information über den Stand der Arbeiten und den Grobinhalt.

Die 1. Ämterkonsultation erfolgte als Konsultation der ROK-Ämter vom 12.06.2026 bis am 10.07.2026.

Ergebnisse der bundesinternen Abstimmung

Die Anpassungen SIN2027 werden grossmehrheitlich positiv beurteilt. Einige ROK-Ämter sind von den Anpassungen nicht betroffen. Einige Ämter schlagen bei gewissen Objektblättern vor, unter dem Vorgehen detailliertere Schutzaspekte aufzunehmen (wie ISOS, FFF). Sofern die Betroffenheit gegeben ist, wurde diesen Anträgen gefolgt.

Das ARE fokussiert in der Stellungnahme auf die Abstimmung mit den Richtplänen und den Agglomerationsprogrammen. Zu gewissen Vorhaben äussert das ARE Wünsche zur Dokumentation der Variantenwahl. Das Thema FFF ist nach Ansicht des ARE konsequenter in den Objektblättern zu erwähnen. Einige Hinweise und Wünsche betreffen die Kartendarstellungen in den Objektblättern. Den Anträgen wurde weitestgehend entsprochen.

Das BAFU bringt einige grundsätzliche Bemerkungen vor. Für Themen wie planerischer Grundwasserschutz, Waldschutz sowie Natur und Landschaft erwartet das BAFU eine eingehende Behandlung in den Objektblättern. Im Hinblick auf die bewilligungsrelevanten Verfahren im Rahmen der Nationalstrassenprojektierung wurden in der Regel die Anforderungen im Grundsatz in die Objektblätter aufgenommen. In Bezug auf das Vorhaben 6.2 N13 Collegamento autostradale Bellinzona – Locarno meldet das BAFU mehrere Anträge an. Zentral fordert das BAFU, die bisher bevorzugte und geplante Linienführung «PG USTRA» südlich der Magadinoebene gegen eine nördliche Variante «Variante Rossa» auszutauschen, um die Moorlandschaft nicht zu tangieren. Falls die Variante nicht geändert werden sollte, verlangt das BAFU eine Reihe von Anpassungen an der bestehenden Variante «PG USTRA». Ausgehend von dieser Stellungnahme

stellt das ASTRA eine nördliche Variante der Verbindung Bellinzona – Locarno im Rahmen des SIN-Verfahrens als Option zur Diskussion.

Das BAV weist in einigen Objektblättern auf die Koordination mit SIS-Vorhaben hin. Die jeweiligen Angaben wurden überprüft und gegebenenfalls ergänzt.

Das BFE weist auf mehrere Vorhaben hin, die Rohrleitungen (Hochdruckgasleitungen) tangieren. Das gesetzlich geforderte Vorgehen kann in einer nächsten Anpassung des Konzeptteils verdeutlicht werden. Eine detaillierte Ausweisung im Text der Objektblätter ist aus Sicht des ASTRA nicht notwendig.

Das BAZL weist darauf hin, bei welchen Vorhaben Anlagen der Luftfahrt zusätzlich betroffen sind. Bei direkt angrenzenden SIL-Anlagenperimetern ist die Abstimmung mit dem BAZL frühzeitig vorzunehmen. Den Hinweisen konnte entsprochen werden.

Das GS-VBS weist bei wenigen Objekten auf die Betroffenheit von militärischen Anlagen hin. Die Hinweise konnten aufgenommen werden.

Die ENHK behandelt in der Stellungnahme die nationalen Inventare gemäss Art. 5 NHG (BLN, ISOS, IVS) und stellt die Bezüge zu den betroffenen Objektblättern her. Die Objektblätter wurden auf Vollständigkeit der nationalen Inventare überprüft. Im weiteren Vorgehen (nach NSG) werden die geforderten Auflagen behandelt, jedoch ohne detaillierte Ausweisung im SIN.

Die SBB weisen darauf hin, dass die Koordination in der weiteren Planung zu den Objekten der Eisenbahn durch das ASTRA sicher zu stellen ist. Diese Koordination findet regelmässig in den Verfahren des ASTRA gemäss NSG/NSV statt und benötigt keine Ergänzung in jedem betroffenen Objektblatt. Die Hinweise zu den Übertragungsleitungen werden zur Kenntnis genommen. Die konkreten Hinweise zu einzelnen Objekten wurden aufgenommen.

Überarbeitung des Sachplanentwurfs

Das SIN-Objektblatt 6.2 N13 Collegamento autostradale Bellinzona – Locarno wird mit der Option einer nördlichen Variante ergänzt. Mehrere Objektblätter werden mit Hinweisen und Korrekturen aus der ROK-Konsultation für die Anhörung optimiert.

4.3 Mitwirkung

Vorgehen

Die Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz sowie die Konferenzen der Kantonsingenieure und der Kantonsplaner (AG Richtplanung) wurden über die laufenden Arbeiten und den Grobinhalt in gleicher Weise wie die ROK informiert.

Ergebnisse der Anhörung nach Art. 19 RPV

Folgt später

Überarbeitung des Sachplanentwurfs, Objektteil

Folgt später

Ergebnisse der Konsultation nach Art. 20 RPV

Folgt später

Überarbeitung des Sachplanentwurfs

Folgt später

4.4 Genehmigung und Veröffentlichung

Vorgehen

Folgt später